ACTA Nº 32

RENDICIÓN DE CUENTAS Y BALANCE DE EJECUCIÓN PRESUPUESTAL EJERCICIO 2015

Correspondiente a la reunión del día Sesión del día 1º de julio de 2016

SEÑOR PRESIDENTE (Groba).- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 10)

——La Comisión de Presupuestos integrada con Hacienda tiene el gusto de recibir a la delegación del Ministerio de Defensa Nacional integrada por el doctor Jorge Menéndez, subsecretario; el profesor Hernán Planchón, Director General de Secretaría; el señor Ángel Sánchez, Director General de Recursos Humanos; el señor Joel Rodríguez, Director General de Recursos Financieros; la doctora Josefina Nogueira, asesora ministerial; la contadora Jacqueline Guerrero, jefe del Departamento de Planeamiento y Presupuesto y la contadora Adela Rígoli, jefe del Departamento Financiero Contable.

El señor subsecretario puede hacer la presentación para posteriormente analizar el articulado y luego vendrán las consideraciones generales y las preguntas.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Es un gusto para todos nosotros estar en este recinto; saludamos a todos los legisladores con mucho afecto.

El año pasado concurrimos a esta Comisión de Presupuestos integrada con Hacienda y pretendimos que nuestra presentación abarcara términos de carácter estratégico y no solamente de carácter financiero o financiero contable sobre nuestra visión de la defensa nacional. La presentación del proyecto de presupuesto quinquenal, la ley más importante que marca el destino que se pretende dar desde el Gobierno nacional a todas las políticas públicas del Estado fue una buena oportunidad para decir que, para nosotros, la política que lleva adelante el Ministerio de Defensa Nacional debía contar con los más amplios consensos

Por definición adoptada por todos los partidos políticos con representación parlamentaria luego de la aprobación en 2010 de la Ley Nº 18.650, la de este Ministerio debe ser una política pública -así nosotros lo entendemos- que determine que la defensa es un deber y un derecho de todos los ciudadanos de la República, tanto civiles como militares, que debe propender a la defensa de nuestra soberanía, de nuestra integridad territorial, de nuestra independencia y a la salvaguarda de los recursos naturales y estratégicos en el marco de la Constitución y la ley, es decir, al bienestar de la sociedad en su conjunto.

Estos elementos, producto de un largo trabajo realizado por académicos, actores políticos, representantes parlamentarios que están presentes hoy, actores nacionales e internacionales y expresidentes, dieron a luz a la Ley Nº 18.650, que para nosotros marcó una guía y generó un aggiornamiento muy importante en un sistema formal y legal que no había tenido grandes cambios desde hacía muchos años.

Hay leyes que aún nos rigen que están vigentes desde hace decenios, entre otras la Ley Orgánica Militar Nº 14.157. Esa ley marco de defensa reafirmó lo tradicional en cuanto a la soberanía, la independencia y la integridad territorial, pero generó otros elementos que son muy importantes desde el punto de vista de la conceptualización política: colocó en el seno de la sociedad la defensa nacional en lo civil y lo militar, la transformó en una política pública y estableció que el Estado tenía el deber y la facultad indelegable de llevar adelante las políticas públicas a que hace referencia la ley.

Hacemos esta introducción porque entendemos que una política pública de la sensibilidad y la referencia que proviene de la ley tiene que contar con los más amplios acuerdos

Por supuesto que entendemos que en este país siempre van a existir gobiernos con partidos políticos que los respaldan y también oposición, pero en lo que tiene que ver con la defensa, es muy importante contar con líneas conductoras comunes que aporten a seguir proyectos que trasciendan los gobiernos y los partidos políticos para establecerlos como políticas de Estado. La soberanía, la integridad y la independencia de nuestro país se han mantenido desde hace muchos años. No tenemos nada que decir a ese respecto; aquí han pasado casi todos los partidos presentes hoy en la Comisión. Este es un elemento fundamental para nosotros y muy importante para el país.

Hoy no venimos a tratar un proyecto de ley de Presupuesto, sino de Rendición de Cuentas. Venimos a rendir cuentas de lo que se hizo, de lo que se proyectó, de lo que ejecutamos y no ejecutamos y tenemos previsto hacerlo y de lo que hemos cambiado, pero eso no modifica los conceptos que planteamos en aquel entonces.

La defensa siempre es un activo intangible para la sociedad que, muchas veces, no comprende su significado. Por lo tanto, es muy difícil cuantificar, desde el punto de vista económico y financiero, lo que invierte un país o, eventualmente, gasta un país en el área de la defensa, por lo que dije antes, por lo del activo intangible, pero hay cosas que deben estar sí o sí; si no se necesitan, mejor, pero deben estar.

Obviamente, desde el punto de vista militar, debemos tener un activo, que son nuestras Fuerzas Armadas entrenadas, capacitadas, orientadas estratégicamente y dotadas, en lo posible, de los elementos necesarios para poder llevar adelante las políticas de defensa, pero también debemos hacer otras cosas. Creemos que se han realizado muchas otras cosas. Cuando digo "otras cosas", me refiero a la otra parte: al apoyo al bienestar social. En eso quiero hacer mención al apoyo que presta nuestro Ministerio a la vida pública en general, que se traduce en nuestra actuación, por ejemplo, a través del Sistema Nacional de Emergencia, en instancias que vive el país durante las sequías, las inundaciones, los incendios y lo que, lamentablemente, vino para quedarse, que es el cambio climático, con un ejemplo claro como el que sucedió en la ciudad de Dolores.

Asimismo, brindamos apoyo a los distintos organismos del Estado y también a Ministerios. Se realizan tareas conjuntas y de apoyo al Ministerio del Interior, a Bomberos, a la guardia de cárceles, a la Corte Electoral, a autoridades nacionales y extranjeras, a la población en situación de vulnerabilidad social, al INDA, al Ministerio de Desarrollo Social, a la educación, a la salud, a los servicios descentralizados, a la cultura y al desarrollo nacional. Esto tiene que ver no solo con el apoyo al bienestar social presente y futuro, sino también con que estamos comprendidos dentro de lo que es la valoración de un presupuesto, no solo por números, sino por las actividades transversales de carácter programático que tienen que ver con la presentación de un presupuesto.

Hay quince áreas de carácter programático incluidas en el Presupuesto Nacional, lo que indica su desarrollo. De alguna manera, estamos en todas. Nada de eso nos es ajeno desde el Ministerio de Defensa Nacional. Por eso, cuando en un Presupuesto Nacional o en una Rendición de Cuentas hablamos de inversión y de gastos de defensa -activo intangible, como dijimos anteriormente-, pensamos que no es buena cosa valorar la bondad o el perjuicio de la inversión y el gasto en defensa por números, cosa que habitualmente se realiza sin distinción, transversalmente en el espectro político nacional y también en la sociedad. No estamos de acuerdo con valorar la defensa por números. Creemos que la defensa se debe valorar por todo el razonamiento que hicimos anteriormente, desde otro punto de vista, por los resultados para el país -por ser un país soberano, independiente, íntegro- y no por un punto más o menos del PBI nacional o del gasto o inversión de lo que proyecta el Estado en un presupuesto de la Administración Central.

De cualquier manera, tenemos que dar algún número. Como dije, en la presentación que se ha realizado en la exposición de motivos de la Rendición de Cuentas, el 8% del crédito total de la Administración Central y los organismos del artículo 220 de la Constitución corresponde al Ministerio de Defensa Nacional. Nosotros tenemos un número un poquito menor para el Ministerio, de 7,78%, que es lo que dan nuestros cálculos. La exposición habla de un 1% del PBI nacional, que felizmente es muy importante. Ha tenido un aumento casi cualitativo en los últimos años. Para nosotros, según nuestras cuentas, es un poco menos: es un 0,91%. Digo esto, porque no son cosas menores. Nos corresponde un 17% de la Administración Central y un 3,67% del gasto público total. Estamos hablando de un aproximado de US$ 469.000.000, lo que equivale a $ 14.780.000.000 de asignación para el año 2016.

Esta composición del crédito se desagrega en un 72% para salarios y cargas sociales, un 23% para funcionamiento y un 5% para inversiones. Obviamente, no se trata de que no deseemos que el 72% del presupuesto se vaya en salarios; se debe invertir mucho más, porque los salarios deben mejorar, fundamentalmente, los del personal subalterno más bajo, más allá de que sus salarios hayan han tenido un aumento real considerable, superior al 45%, ya que de los poco más de $ 7.000 que percibía, se pasó a $ 17.000, gracias a la aplicación de determinadas políticas y al trabajo del Parlamento del año anterior, que intervino en forma muy importante para lograr este objetivo.

No venimos a plantear este tema centralmente, porque somos parte de este Gobierno y este presupuesto y esta Rendición de Cuentas también son nuestros. Sin embargo, reconocemos que existe una gran diferencia porcentual, que debe solucionarse en el futuro, no en base a disminuir el 72% del salario desde el punto de vista global, sino a mejorar la inversión.

Por otra parte, la inversión, fundamentalmente a nivel de las Fuerzas, no tiene una única fuente de financiación, sino también otras, que tienen que ver con nuestra participación en misiones de paz, que reportan ingresos, no presupuestales, sino de lo que se denomina "de terceros". En este sentido, nuestra participación en misiones de paz se ha transformado en una política de Estado, porque los tres Gobiernos -del Partido Colorado, del Partido Nacional y del Frente Amplio- la apoyaron. Quiero hacer hincapié en la importancia para nuestro país de participar en las misiones de paz, por el reembolso que luego se vuelca en inversión y funcionamiento, pero también por el dinero que genera, ya que un representa un 53% para el salario extra de los funcionarios que se despliegan por el mundo.

Uruguay aporta a la paz mundial con las misiones de paz. Llena ese espacio difícil que se genera entre el conflicto y la reinstitucionalización de los países que padecen guerras y terribles enfrentamientos por luchas evitables. Uruguay aporta a la paz preparando a su personal y su contingente que concurren de manera voluntaria. Entonces, con las participaciones en misiones de paz no solo logramos el retorno económico que tiene que ver con el presupuesto que se discute en el Parlamento, sino que también logramos relevancia internacional y que hoy estemos sentados en el Consejo de Seguridad. Nuestra participación en misiones de paz ha sido un aspecto clave en este sentido.

Asimismo, aporta al entrenamiento y profesionalización de nuestras Fuerzas y, fundamentalmente, a la elevación moral, social y profesional de los seres humanos, funcionarios públicos uruguayos. Nada es igual para aquel vecino, soldado desconocido de un barrio, pueblo o ciudad del interior después de haber participado en alguna parte del mundo en una misión de paz. La transformación personal, la valoración social y la diferencia económica son fundamentales para lograr que ese ser humano sea mucho mejor al año de haberse ido, a su regreso.

Al país ingresan por concepto de participación en misiones de paz entre US$ 45.000.00 y US$ 55.000.000 anuales. En el período 2009-2015 se recibieron US$ 385.968.000, que fueron invertidos de la mejor manera. El Gobierno y el Parlamento votaron leyes muy importantes que determinaron que la ejecución de los dineros que ingresan, fundamentalmente, por reembolso, pero también por viáticos de la misiones de paz, tengan un adecuado destino y contralor.

Por rendición de cuentas, en el artículo 88 de la Ley Nº 18.362, los fondos que recibe el país por participar en misiones y operaciones de paz desde el ejercicio 2009 son administrados por el Ministerio de Defensa Nacional a través de una Unidad de Gestión Económica Financiera, que depende de la Dirección General de Recursos Financieros. Es importante decir que desde que se creó la UGEF, los ingresos y erogaciones que se financien con esos fondos son sometidos al control financiero del Estado por parte de la Contaduría General de la Nación y, además, son auditados anualmente por el Tribunal de Cuentas, dando cumplimiento al mandato de esta Casa. Todos los ingresos son depositados en el Tesoro Nacional, por lo que todas las erogaciones financieras deben ser controladas por los organismos financieros competentes.

Teníamos que dar esta información, porque es algo que hicimos entre todos, el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo, y tiene que ver con la transparencia en lo que respecta al gasto en defensa. Esto nos ha permitido invertir para mejorar desde el punto de vista militar en la defensa, en las distintas Fuerzas. También nos permitió, entre otras cosas, que el Ejército adquiriera radares para control fronterizo, en el entorno de 100 Land Rovers, dispuestas en todo el país, artillería pesada para determinadas zonas -no tenemos por qué decir cuáles son y qué se hace- y material portátil y simuladores, no solo para el Ejército, sino también para la

Fuerza Aérea. Además, permitió que la propia Fuerza Aérea pudiera adquirir determinadas plataformas aéreas.

Días pasados -lo sabe el señor diputado Irazábal-, se adquirió un predio en el departamento de Durazno con los controles legales correspondientes, para hacer el traslado de las unidades que hoy están hacinadas por el crecimiento de la ciudad. Allí están el novel Batallón de Infantería Nº 5, el Batallón de Infantería Nº 13 -que fue trasladado desde Montevideo- y el Batallón de Caballería Nº 2, en una situación muy difícil, una convivencia muy compleja. Se ha utilizado este dinero transitoriamente, porque el proyecto es vender una unidad rural que tenemos a pocas hectáreas de allí y el campo de entrenamiento que queda libre en la ciudad para solventar la compra y la edificación. Esto, sin duda, mejorará la situación de la construcción en Durazno, puesto que se contratarán empresas que darán oportunidades laborales a mucha gente y también trabajará la gente de la Fuerza. Transitoriamente, el Ministerio de Economía y Finanzas y el Tribunal de Cuentas nos habilitaron a usar este dinero para este fin, porque tiene que ver con la preparación de la gente que se va a ir, con la profesionalización de los que viajarán.

Quería mencionar estas cosas porque, a veces, lo presupuestal es acotado, pero existe esta fuente de recursos que utilizamos de la mejor manera. Si quieren, en otro momento podemos ampliar este aspecto.

El año 2015 está cerrado en cuanto a los pagos de Naciones Unidas. Tenemos alguna deuda de este año pero, en general, ha mejorado el pago de lo generado en misiones de paz. En este momento, hay más de 1.400 personas en el exterior: en el Congo, en Haití y en Sinaí. En este último caso, no se debe a acuerdos con Naciones Unidas sino de MFO.

La otra fuente de incorporación de material y de formación tiene que ver con la política internacional del país en concordancia con la política internacional del Ministerio de Defensa Nacional. Esto también se encuadra en la Ley Marco de Defensa Nacional. Los acuerdos internacionales son de fundamental importancia para nuestro Ministerio -lo digo para gente que no entiende o que no quiere entender-, porque nos habilitan a tener una relación con países con los cuales Uruguay se vincula a través de los ministerios correspondientes, fundamentalmente el Ministerio de Relaciones Exteriores. Años atrás, a partir del año 1953, prácticamente solo teníamos acuerdos bilaterales con Estados Unidos de América, país con el cual los seguimos teniendo y son muy bien utilizados desde el punto de vista de la formación y el intercambio. Actualmente, hemos ampliado ese abanico a casi todos los países de América del Sur, por un criterio nuevo en cuanto a la firma: se trata de acuerdos entre iguales desde el punto de vista institucional. También hemos firmado acuerdos con países de Europa como España, Portugal y, recientemente, con Francia. Estamos por firmar con Rusia, con Italia y con China. Esto nos ha permitido avanzar en el intercambio de formación, y hay que tener en cuenta que para el Estado uruguayo sería muy oneroso atender toda la formación que tiene que ver con las múltiples especialidades de nuestras Fuerzas Armadas.

También es importante el intercambio de materiales. Ya hemos mencionado acá el acuerdo que realizamos el año pasado con Ecuador y que en el marco del Consejo de Defensa Sudamericano se generó la posibilidad de realizar un intercambio de formación -que fue lo que aportamos- por aviones A-37. Hoy están volando y son parte de nuestra defensa militar de primera línea. A su vez, a partir de un acuerdo con Portugal, incorporamos dos aeronaves a muy poco precio y las incorporamos a partir de la venta de una propiedad que el Ministerio de Defensa Nacional tenía en Chile y con fondos ONU. Se trata de dos aviocar, dos aviones de transporte, que estaban en muy buen estado y se trajeron en vuelo desde aquel país. Llegaron hace muy poco y nos permiten no solo el transporte militar sino también civil. Pueden bajar en aeropuertos civiles y en otras áreas, en vuelos militares que requieran la presencia. También pueden hacer traslados aeromédicos. Tienen capacidad FLIR de detección, en base a cámaras infrarrojas, de determinadas circunstancias que puedan darse a nivel marítimo y fluvial. Por ejemplo, estamos trabajando con esto en el río Santa Lucía. Esas capacidades se han incorporado, tal vez no en el volumen o la cantidad necesarias, pero se han logrado algunas cosas.

También esto nos ha permitido adquirir un helicóptero Dolphin para traslados aeromédicos y con la incorporación de material adecuado hemos podido salvar vidas, transportar enfermos y órganos desde distintas partes del país, incluso, desde el exterior. Lo hemos dotado de tripulaciones adecuadas y entrenadas.

Finalmente quiero remarcar dos aspectos. Para este Ministerio la defensa militar será siempre la última ratio de la defensa del país -¡la defensa militar será siempre la última ratio de la defensa del país!-, que comienza, obviamente, a través del relacionamiento y la inserción del Uruguay en el mundo, desde el punto de vista de las relaciones internacionales, económicas, culturales y sociales. En una escala descendente, lo que hace el

Parlamento a través de la firma de tratados y convenios, con leyes que los convalidan, y otros aspectos más, termina en la defensa nacional y dentro de ella la defensa militar. Para el Ministerio de Defensa Nacional, para esta Administración ese es el esquema y no otro.

Por otra parte, también pretendemos -vuelvo a lo del principio- que esta política pública, que debe ser objeto del más amplio consenso, sea cada vez más transparente. Queremos que sus líneas estratégicas y los presupuestos que le dan sustento sean cada vez más transparentes, que puedan ser explicados a la población, ser comprendidos por los legisladores y ser de utilización general. Y para eso ofrecemos, obviamente -no solo a través de los instrumentos formales que relacionan a los Poderes del Estado, como son los llamados a sala, a comisión, los pedidos de informes-, la relación directa de un ministerio que debe estar de puertas abiertas al intercambio, a escuchar ideas, a recibir planteos y también a emitirlos a quien corresponda.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Antes de comenzar a considerar el articulado y con relación a la intervención que acaba de hacer el señor subsecretario -que mucho agradecemos, y aprovechamos a darle la bienvenida a él y a la delegación que lo acompaña-, nos gustaría conocer algunos datos en general, que no están incluidos en el articulado pero sí en la rendición de cuentas a la que acaba de hacer referencia.

Si hoy no es posible contar con mucha de la información que vamos a solicitar, no hay problema de que la remitan a la consideración de la Comisión en estos días.

En primer lugar, nos gustaría que el ministerio nos dijera o nos remitiera una tabla de los salarios de todos los funcionarios del Inciso 03, tanto de la Dirección General de Secretaría como de cada una de las unidades ejecutoras, Ejército, Armada y Fuerza Aérea. Sería bueno que dentro de esta información se pudieran incluir todos los datos: desde el salario básico hasta el salario líquido que termina cobrando cada uno de los funcionarios del Inciso 03, es decir, desde el ministro hasta el último de los soldados o marinos que integran la plantilla.

Lo segundo está relacionado con la información que el señor subsecretario nos brindaba con respecto a las misiones de paz y a las ganancias que le han dejado al país. Nos gustaría que también nos hicieran llegar -pueden contestar ahora, por supuesto- la información, al detalle, de las ganancias obtenidas en los últimos años y en qué se ha invertido. El señor subsecretario hacía una aseveración al inicio de su intervención que es cierta. Quisiéramos saber si en el porcentaje de inversiones que el señor subsecretario informa se posee por concepto de Rentas Generales -creo que mencionó que era de un 4% o un 5% del total del presupuesto del Inciso- están incluidas las ganancias que generan las misiones de paz. Si no estuvieran incluidas, nos interesaría que nos hicieran conocer las inversiones que se han realizado con las ganancias generadas por las misiones de paz en los últimos años. Por supuesto que no pretendemos que se nos diga dónde están distribuidas en el territorio nacional, por una cuestión de seguridad, pero sí en qué se ha invertido y a cuánto asciende. ¿Por qué? Porque el porcentaje de inversión que el ministerio tiene no es solamente el del 4% recibido por Rentas Generales, sino que se suma al de las misiones de paz a las que se hace referencia, y que nosotros apoyamos fervientemente como una herramienta no solamente generadora de dividendos, sino también como una parte sustantiva de la estrategia de la política exterior de nuestro país.

En tercer lugar, nos interesaría que el ministerio nos informara la cantidad de horas que se ha navegado en custodia del mar territorial y la cantidad de horas que se ha volado en custodia de nuestro espacio aéreo o en las más diversas misiones que la Fuerza Aérea cumple. Esto está relacionado con la preocupación de si el ministerio entiende -especialmente en lo que respecta a la custodia del mar territorial- que estamos en niveles aceptables de dicha custodia.

En cuanto a las inversiones a las que el señor subsecretario hacía referencia, quisiéramos conocer en qué etapa se encuentra la compra de alguna plataforma naval -o barco, para que todos lo entendamos- para nuestro país ya que, en algún momento, especialmente a fines de la legislatura pasada, el Senado votó una declaración con el fin de tratar de lograr la compra de unidades nuevas para la custodia de nuestro mar territorial. Quisiéramos saber algo al respecto, ya que ha habido diversas versiones. Precisamente, una de ellas -que nunca fue confirmada por el ministerio ni pretendo que lo confirme- fue que uno de los motivos de la última visita oficial del presidente de Francia a Uruguay estaba relacionado con la eventual compra de plataformas marítimas, o sea, con barcos de guerra de origen francés. Nos gustaría que el ministerio pudiera hacer algunos comentarios al respecto.

Asimismo, hay un artículo referido al Ministerio de Defensa Nacional pero sorpresivamente viene incluido en el del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Es un artículo que establece la potestad que se le estaría otorgando al Ministerio de Defensa Nacional de trabajar en coordinación con el de Ganadería, Agricultura y Pesca en el ejercicio de lo que podríamos definir como una política de seguridad fitosanitaria de nuestro país. El señor ministro de Ganadería nos lo explicó cuando concurrió, pero también nos gustaría recibir algún comentario del Ministerio de Defensa, porque incumbe a todos los puestos fronterizos que Uruguay posee, tanto de frontera seca como de frontera de ríos, como el Río de la Plata y el Océano Atlántico, así como del espacio aéreo, o sea, de los aeropuertos. Quisiéramos saber qué medidas se están adoptando por parte del Ministerio de Defensa Nacional con relación a este tema y en qué consiste la misión.

En la redacción del artículo se establece -creo que no debería estar allí- de qué forma las Fuerzas Armadas, ante cualquier tipo de elementos pudiesen reaccionar, o sea, repeler una situación compleja con relación a la seguridad. Nos gustaría conocer en qué está trabajando el Ministerio de Defensa Nacional al respecto.

Voy a leer lo que dice este artículo, que es el 55 del proyecto enviado:

"Las Fuerzas Armadas cumplirán las tareas de detención y revisación, en los lugares que se determinen, siendo de competencia exclusiva del personal del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca las funciones de requisa.

Cuando el personal militar, asignado a las tareas referidas en el presente artículo, se viera obligado a utilizar los medios materiales de coacción, deberá hacerlo en forma racional progresiva y proporcional".

Creo que esto ya está determinado en los reglamentos de las Fuerzas Armadas y que no debería estar incluido dentro del artículo. Pero, además, es obvio que el personal militar está capacitado para saber cómo reaccionar ante una situación en la cual deba ser necesaria la aplicación de la fuerza para tratar de proceder a una requisa o algún tipo de operación con relación a este tema. En ese sentido también nos gustaría conocer la opinión del señor subsecretario.

Finalmente, voy a hacer mención a algo que no está referido al articulado de la rendición de cuentas, pero sí al informe económico financiero, y que figura en la página 86 del mensaje de rendición de cuentas. Allí se establece que el Poder Ejecutivo propondrá la creación de una prestación pecuniaria coactiva para asistir al Servicio de Retiro y Pensiones de la Fuerzas Armadas a cargo de los retirados y pensionistas de dicho servicio, con el objetivo de reducir un 10% aproximadamente la transferencia que realiza Rentas Generales a la Caja. Esa contribución, similar a la que actualmente pagan los jubilados y pensionistas de la Caja Bancaria, tendrá tasas progresivas. Esto está relacionado con otro anuncio que ha realizado el equipo económico sobre la reforma del Servicio de Retiros y Pensiones de las Fuerzas Armadas, que me adelanto a decir que no es una Caja.

Me gustaría conocer la opinión del Ministerio de Defensa Nacional -si la tiene- con respecto a este objetivo y si se está trabajando en algún proyecto en este sentido. No tienen por qué darnos los pormenores; seguramente los conoceremos cuando el Poder Ejecutivo remita el proyecto de ley a consideración del Parlamento. Reitero: lo que sí queremos conocer, dado que esto está incluido en el mensaje de la rendición de cuentas, es la opinión con relación a este tema.

Por ahora, es todo lo que queremos plantear. Gracias.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL (Jorge Menéndez).- Como lo ha dicho el señor diputado, podemos dar algunas respuestas acá y otras las haremos llegar a la brevedad posible para que sean de valor en la discusión de la rendición de cuentas en los términos que corresponde. Eso haremos con las tablas de salarios que el señor diputado ha requerido. Obviamente, tenemos acá las tablas de salarios, pero no en la forma desagregada que se ha solicitado, lo cual implica un trabajo mayor. Por lo tanto, vamos a pedir que se considere la posibilidad de que lo enviemos a la brevedad.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Solicito al señor subsecretario -atendiendo una recomendación que me hacía el señor diputado Posada, que comparto-, que si fuera posible también nos envíen la cantidad de efectivos que cada uno de los renglones posee, de manera de conocer más o menos de qué cifras estamos hablando.

Gracias.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL (Jorge Menéndez).- No tenemos inconveniente en brindar esa información.

En cuanto a lo obtenido por reembolso de nuestra actuación en misiones de paz, ello no está contenido en el porcentaje de inversión al que me referí con anterioridad. Es una inversión que se realiza por fuera de esa cifra que manejé, que es la correspondiente a la que se realiza con créditos presupuestales. Les enviaremos las cifras y, en lo que nos sea posible, el detalle no solo de las inversiones, sino también del funcionamiento, porque se aporta para ello. Esto no es menor, porque la preparación de los contingentes que van al exterior implica una formación mínima de nueve meses, en distintas áreas, al doble del personal que se despliega: preparación, formación de formadores y formación de contingentes. Todo eso significa dinero, inversión en formación. Obviamente, esto está avalado por resoluciones; está avalado por ley. Eso también lo haremos llegar al señor legislador.

También le enviaremos la información relativa a la cantidad de horas navegadas.

Podemos dar un adelanto de las horas voladas por la Fuerza Aérea desde 2005 a 2015. En el año 2005 se volaron 8.600 horas; en 2010, 10.014 horas y en 2015, 12.074 horas. De manera que partimos en 2005 con 8.600 horas y llegamos al año 2015 con 12.074 horas. También podemos enviarles el detalle de estos datos, pero les brindamos estos números a título informativo.

En cuanto a la compra de las plataformas, estamos hablando de las OPB, patrulleros oceánicos, buques en el entorno de las 1.800 toneladas, que son los necesarios para una atención multimodal, que es la que nuestro país necesita, con capacidad de actitud proactiva desde el punto de vista de la defensa militar, pero también con capacidad dual para la atención de derrames, incendios, siniestros. Hay que tener en cuenta que en nuestro país los requerimientos en el mar y desde el punto de vista fluvial hay ido in crescendo, dado que en los últimos veinte años la actividad ha aumentado tremendamente en el mundo, pero también en nuestra zona y en Uruguay. Me refiero a todo lo que tiene que ver con nuestro frente marítimo, fluvial y lacustre, a la actividad en las hidrovías del este, pero también en las hidrovías Paraná, Paraguay, Uruguay, en las zonas de control del tránsito marítimo, las actividades ship to ship, las actividades turísticas y deportivas en nuestras aguas, posiblemente, desde agosto en adelante, la atención de nuestras 350 millas náuticas. Digo desde agosto en adelante porque es cuando las Naciones Unidas se expedirá con respecto a la petición y al planteo de nuestro país, que viene muy bien direccionado. También hay que tener en cuenta la exploración y explotación de nuestro suelo y subsuelo marítimo. Todos esos elementos requieren -así lo ha determinado el poder político de nuestro país a través del Senado- una respuesta adecuada.

Cuando anteriormente hablamos de la preparación de nuestras fuerzas, al final mencionamos la dotación de los recursos necesarios como para que pueda llevarse a cabo lo que Uruguay requiera. Se está trabajando en ese sentido. No voy a dar detalles finos en este lugar; comprenderán que con ello no se adelantaría demasiado y podría ser contraproducente. Reitero que se está trabajando. El Estado ha creado una Comisión a este respecto. La Armada Nacional está trabajando y ha hecho evaluaciones, tal vez no finales, pero que nos dan un rumbo cierto bastante importante sobre las empresas que se han presentado y los países que han presentado sus empresas. Estamos trabajando a este respecto. Esperamos tener la respuesta adecuada para próximas instancias. Obviamente, este tema deberá ser atendido no solo por este Gobierno, sino por los sucesivos porque el país se deberá comprometer hacia el futuro. Creemos que es un esfuerzo que vale la pena. Así nos lo ha hecho saber el Senado. En ese sentido se está trabajando en este país en este momento.

Paso a la pregunta relativa a los artículos 55 y 56, que tienen que ver con la presentación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Estoy de acuerdo con el señor diputado en cuanto a que hay cosas que son innecesarias en el artículo. Este no fue un artículo elaborado por el Ministerio de Defensa Nacional, pero se trabajó con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Obviamente, los señores legisladores sabrán cómo hacer las cosas de la mejor manera.

Nosotros, a través de la ley marco de defensa nacional, pero también en lo que hace a la política militar de defensa, mantuvimos un hilo conductor en cuanto a la actividad que desde la defensa se aporta al Estado para

el bienestar presente y futuro de la población, para la defensa de nuestros recursos naturales estratégicos y para el apoyo de los ministerios: es un criterio amplio de defensa, no solo desde el punto de vista militar. Explicamos anteriormente que la defensa militar en sí era el último ratio, pero que existían otros niveles de actuación. Cuando nosotros podemos colaborar con otros organismos o con otros ministerios, lo hacemos; lo hicimos con el Mides y con el Ministerio del Interior y, en este caso, lo hacemos con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Hace un tiempo recibimos un planteo del señor ministro y del señor subsecretario de Ganadería, Agricultura y Pesca en el sentido de mantener y llevar adelante la defensa del estatus fitosanitario de nuestro país. Se señaló la importancia que podría tener para ellos que el Ministerio de Defensa Nacional pudiera colaborar en la implementación de políticas propias del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca en la conformación y la actuación de las barreras sanitarias. Ya teníamos antecedentes y se había trabajado con ellos: por ejemplo, cuando se instalaron los rodiluvios en nuestras fronteras por el problema de la aftosa. Allí estuvo el Ministerio de Defensa Nacional trabajando con el de Ganadería, Agricultura y Pesca. ¡Vaya si se trabajó! Creo que los resultados fueron muy buenos.

Volviendo a la concepción política de por qué estamos en esto, ya se manejó en la ley marco de defensa y también en la política militar de defensa establecida en el Decreto Nº 129 de 2016 que señala, entre otras cosas: "Emplear medios militares para proteger la bioseguridad, los recursos naturales estratégicos renovables, no renovables y las infraestructuras críticas, a fin de asegurar las condiciones de seguridad necesarias para el desarrollo económico y social del país, contemplando la seguridad jurídica de los actores económicos".

Creo que este artículo nos da un contexto muy claro con respecto a lo que el gobierno nacional hoy está trabajando en esta rendición de cuentas. Esto no nace porque sea el descubrimiento de un ministro o de una política puntual, sino que tiene que ver con cuestiones de orden general. Obviamente, este decreto cuenta con la firma de todos los señores ministros del gabinete nacional y del señor presidente de la República, y nos da una orientación respecto de lo que trata de plasmarse en ley a través de los artículos 55 y 56 de esta rendición de cuentas.

Estoy de acuerdo con el señor legislador en cuanto a que hay cuestiones que son obvias, que no deberían estar y que la reglamentación deberá determinar. El Ministerio de Defensa Nacional no será un auxiliar de la justicia; no está determinado en este artículo. Sin embargo, lo somos cuando por jurisdicción estamos habilitados a hacerlo: en los aeropuertos, en la Prefectura Nacional Naval, etcétera. En esos casos, tenemos tareas de carácter policial y de auxiliar de la justicia. En el caso que tenemos a discusión, el Estado deberá actuar a través de distintos actores: Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y Ministerio de Defensa Nacional. Si existiese la posibilidad de irregularidades o ilícitos, el que actúa como auxiliar de la justicia es el Ministerio del Interior.

SEÑOR POSADA (Iván).- Está claro que este artículo debería estar dentro del Inciso 03, Ministerio de Defensa Nacional. En cualquier caso, me parece que su redacción y alcance debería ser objeto de revisión por parte de las autoridades del Ministerio de Defensa Nacional a los efectos de remitir un texto apropiado a la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda.

Compartimos plenamente el planteo del señor diputado Gustavo Penadés.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- No encontramos inconveniente en el fondo del planteo realizado por el señor diputado.

El gobierno nacional ha hecho este planteo a través del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca porque el Ministerio de Defensa Nacional actúa como un colaborador de esa Cartera, que es la que lleva adelante la tarea de barrera ante la posible introducción de elementos nocivos desde el punto de vista fitosanitario y en base a cuestiones más amplias; esto forma parte de un proyecto

Nosotros ya leímos la versión taquigráfica y el planteo del señor Ministro Tabaré Aguerre apuntaba a eso.

En esta ocasión, nosotros solo colaboramos. Por lo tanto, este planteo no lo hace el Ministerio de Defensa Nacional, sino el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Podemos afinar la redacción del artículo para

que no contravenga lo solicitado por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Si los señores legisladores lo entienden conveniente, nos fijaríamos el objetivo planteado.

SEÑOR POSADA (Iván).- Tenemos claro cuáles son los cometidos del Ministerio de Defensa Nacional.

En el marco de un acuerdo con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, la redacción propuesta debe ser planteada por el Ministerio de Defensa Nacional. Planteo esto porque en el artículo 55 se hace referencia a cometidos que son del Ministerio de Defensa Nacional. En consecuencia, debería figurar dentro del Inciso 03, en el marco de esa coordinación establecida. Ya hay antecedentes al respecto

Inclusive, uno se pregunta si realmente es necesario un artículo especial en el proyecto de ampliación presupuestal que refiera a estas cuestiones. Hace unos momentos, el señor Subsecretario hizo referencia a decretos que, de alguna manera, ya regulan los cometidos del Ministerio de Defensa Nacional en esta área. En todo caso, si es necesario, esa ampliación de cometidos debería estar expresamente dentro del Inciso 03.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- En el día de ayer, esto se trató con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Con los planteos que hoy se han realizado correspondería que hubiera dos artículos: uno, en el inciso correspondiente al Ministerio de Defensa Nacional, que reglamente su participación en la frontera terrestre, complementaria a la que ya tienen en aeropuertos y puertos, y otro, en el inciso correspondiente al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que disponga fondos para cubrir ese apoyo que daría el Ministerio de Defensa Nacional. Quizás, en conversación con los dos ministerios, podamos elaborar dos artículos, uno en el que se precise cómo es la intervención, y otro, que establezca que la financiación de esa actividad la hará el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que mantiene toda la responsabilidad en la barrera sanitaria.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Estamos dispuestos a trabajar con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, pero entendemos que esto debe venir de esa Cartera, así como la financiación de la compensación y las barreras sanitarias. Esto es responsabilidad de ese ministerio; nosotros solamente vamos a llevar adelante una tarea de carácter operativo, no técnico.

(Interrupción del señor representante Posada)

——Llevamos el planteo del señor diputado; no queremos generar una controversia por un tema que creo es más que nada de forma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se seguirá trabajando al respecto. Todos quienes estamos en la comisión estamos dispuestos a hacerlo.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Con respecto a la última interrogante del señor diputado Penadés, referida a la reforma del Servicio de Pensiones y Retiros de las Fuerzas Armadas, estoy de acuerdo en que no es una caja, sino un servicio de retiros, que tiene otro tipo de prestaciones y una amplitud totalmente diferente. Ya está expresado en la exposición de motivos presentada por el Gobierno nacional que, por una vía diferente a la rendición de cuentas -porque la Constitución de la República determina expresamente que estos temas no deben ser incluidos en presupuestos ni en rendiciones de cuentas-, el Gobierno nacional pretende hacer una reforma estructural de un servicio que ha quedado postergado en el tiempo con respecto a las reformas previsionales que se han hecho en el país. Los ministerios de Defensa Nacional; Economía y Finanzas, y Trabajo y Seguridad Social están trabajando en ello. El Ministerio de Defensa Nacional pretende lograrlo de una forma inclusiva.

No podemos decir más de lo que ya está expresado en la exposición de motivos. Cuando el gobierno tenga un proyecto, lo presentará a través del ministerio que crea conveniente.

Sucede lo mismo con la prestación pecuniaria de carácter coactivo y transitorio a que hace referencia el señor diputado.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Esa era la respuesta que imaginaba que me iban a dar, por lo tanto no voy a insistir más.

Olvidé preguntar sobre un comentario que se hizo, relacionado con el artículo 36, correspondiente al Ministerio del Interior. Se trata de un artículo complejo. Establece que al Ministerio del Interior no le será de aplicación un decreto-ley del año 1943 y otro de noviembre de 1980 con relación al transporte y la adquisición de armamento y municiones, que hasta ahora estaban establecidos y reglados, creo que con acierto, por el Servicio de Material y Armamento del Ministerio de Defensa Nacional. Lo que se establece aquí es que el Ministerio del Interior no tendría que declarar más ante el Ministerio de Defensa Nacional ni eso ni la guía de posesión de armas.

Nos gustaría conocer la opinión del ministerio con relación a este artículo.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Dado que se ha hablado de la eventual modificación, a través de una ley, del Servicio de Retiros y Pensiones de las Fuerzas Armadas, debo decir que hemos querido conocer sobre el tema y hemos encontrado dificultad para tener en un archivo único las disposiciones que rigen actualmente todo el sistema, tanto desde el punto de vista de los aportes como de los beneficios. Ya sé que no tiene que ver con esta rendición de cuentas, pero si el ministerio pudiera hacer llegar a esta Comisión o a la de Seguridad Social un resumen de las normas que están vigentes hoy, podríamos tener más claro de qué estamos hablando.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Trataremos de enviar la información.

En cuanto a lo planteado por el señor diputado Penadés, es obvio que la legislación aplicable al Servicio de Material y Armamento y al Registro Nacional de Armas son el Decreto-Ley Nº 10.415, de 13 de febrero de 1943; el Decreto Nº 2605/943, de 7 de octubre de 1943; la Ley Nº 17.300, de 8 de marzo de 2001; la Ley Nº 19.225, de 14 de junio de 2014, y la Ley Nº 19.247, de 27 de agosto de 2014. El presupuesto presentado acá es el del gobierno nacional, del que nosotros formamos parte. Debemos decir que este no fue un artículo presentado por el Ministerio de Defensa Nacional. Hasta el momento, nos regíamos por esta legislación. Los legisladores evaluarán su modificación o lo que corresponda.

Tiempo atrás, la política de defensa nacional -que también fue aprobada por decreto- hizo referencia al registro y al control de las armas en nuestro país y a todos estos elementos que están reflejados en la inquietud que plantea el señor diputado.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Lo que voy a plantear no tiene nada que ver con los temas a ser tratados, pero quiero saber en qué están las obras de remodelación en los tres pasos de frontera: Chuy, Paysandú y Fray Bentos. Hace por lo menos cuatro años que se hizo el proyecto y hay un acuerdo con la Corporación Nacional para el Desarrollo. Creo que esta es una de las grandes falencias que hay en la frontera, razón por la cual quería consultar sobre el tema.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL (Jorge Menéndez).- La pregunta formulada por el señor diputado me parece muy pertinente e interesante. Comprendo perfectamente el desvelo y el planteo realizado por un señor diputado del interior

Voy a solicitar al señor Director de Recursos Humanos que responsa la pregunta, dado que ha estado trabajando en la materia.

SEÑOR SÁNCHEZ (Ángel).- Como bien decía el señor diputado Lafluf Hebeich, este es un tema que ha tenido muchas idas y vueltas. De alguna forma, como legisladores, pero también desde el Poder Ejecutivo, entendemos que los tiempos necesarios deberían ser otros, pero a veces, son más extensos que los que desearíamos.

Se trata de un tema que, en realidad, no se ha detenido, no se ha dejado de lado, sino que ha ido encontrando diferentes variantes en el tiempo. Se ha conformado una mesa interministerial que está abordando el tratamiento del tema. Estoy en condiciones de decir que, en el correr del año, es muy posible que sea puesta a

consideración del mercado la posibilidad de llevar adelante estas obras. Indudablemente, todo tiene su ajuste, teniendo en cuenta la situación que ha ido viviendo el país. Sin duda, se está analizando algún posible resentimiento del mercado por la envergadura de las obras y el monto que se estaba manejando.

De todas formas, el tema está encaminado. El equipo que analiza el tema está conformado por los ministerios de Turismo y Deporte; de Economía y Finanzas; de Defensa Nacional; de Ganadería, Agricultura y Pesca; del Interior y de Transporte y Obras Públicas, y la Corporación Nacional para el Desarrollo, organismos que prestan servicios en la frontera y que, de alguna manera, tienen que ver con su operativa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el articulado.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL (Jorge Menéndez).- El señor Director de Recursos Financieros analizará el artículo 22.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Joel).- Este artículo 22 propone establecer, por vía legal, a través del artículo 8º del Tocaf, un destino para la recaudación que se obtiene por los servicios de ayuda a la navegación, establecidos en el artículo 216 de la Ley Nº 13.637, específicamente, sobre una de las causales por las cuales se cobra por ese servicio, que son las operaciones denominadas "ship to ship", que consisten en el traslado de hidrocarburos de un buque a otro. Estas operaciones han ido creciendo e implican una serie de riesgos de contaminación. Por lo tanto, requieren que la asistencia, la ayuda y el control de este tipo de operaciones sea hecho por personal debidamente capacitado, tanto en lo que refiere a las cuestiones ambientales, como a aspectos jurídicos que hay que contemplar para que Uruguay cumpla con las normativas y con los acuerdos internacionales.

El artículo plantea destinar un 15% de esa recaudación a actividades de formación del personal involucrado en este tipo de tareas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el artículo 23.

SEÑOR SÁNCHEZ (Ángel).- El artículo 23 refiere a una transformación de cargos vacantes: se suprimirían algunos y se crearían otros.

Dicha transformación viene dada en la Unidad Ejecutora 001, "Dirección General de Secretaría de Estado", por la necesidad de generar una carrera que contemple las necesidades de la Administración, pero también del funcionariado civil en cuanto a sus ascensos y a su carrera administrativa porque, de alguna manera, no se encuentra del todo comprendido

Indudablemente, en el pasado, el Ministerio de Defensa Nacional estuvo integrado solamente por militares del Escalafón K y, en su momento, la creación de un escalafón civil no fue del todo ordenada.

Además, esta Administración entiende que se necesita determinado tipo de personal en ciertas áreas de trabajo. Por lo tanto, se suprimen los cargos que aparecen en la Tabla I y se crean los que aparecen en la Tabla II.

Obviamente, ninguno de los artículos que presentamos tiene costo; se financian con los créditos ya asignados al Ministerio de Defensa Nacional.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Nos gustaría que el señor Director de Recursos Humanos nos pudiera explicar por qué es necesario un psicólogo y un licenciado en trabajo social dentro de los cargos a ser creados. Entendemos las demás transformaciones, pero la verdad es que nos quedan dudas sobre la creación de estos dos cargos. No dudamos que sean necesarios, pero nos gustaría que nos explicaran por qué es necesaria la incorporación de estas dos profesiones.

SEÑOR SÁNCHEZ (Ángel).- La creación de un cargo de psicólogo en el grado 12 y de un cargo de licenciado en trabajo social en el grado 11 se ve justificada por el trabajo que realiza el Ministerio de Defensa Nacional en materia social.

El Ministerio tiene comisiones de género y guarderías, que necesitan estos técnicos.

Además, el Ministerio tiene áreas de trabajo de salud ocupacional, y se han conformado equipos, cuyo trabajo ha mejorado todos los años, viene siendo mucho más amplio, mejor conformado y empezó a abarcar áreas mucho más grandes. Esto justifica la creación de estos cargos.

Además, ya existen en el Ministerio trabajadores sociales y psicólogos, y lo que se pretende es crear estos cargos en un grado más alto de la carrera funcional.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se pasa a considerar el artículo 24.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Joel).- El artículo 24 plantea abarcar en una compensación por dedicación integral a un escalafón más dentro del cuerpo de oficiales de la Fuerza Aérea.

Este escalafón es el especialista y está compuesto gente con distintos oficios, directamente asociado a la actividad aeronáutica.

Esta compensación abarcaría a alrededor de 25 personas.

Es un personal muy requerido, que está permanentemente a la orden, que cubre no solo las tareas específicas de su especialidad, sino todas aquellas otras que los oficiales deben cumplir.

Esto se financiaría con créditos propios de la unidad ejecutora.

De esta manera, se pretende, por un lado, reconocer a estos funcionarios en sus tareas específicas dada la gran demanda que se tiene y, por otro, es un paso más en la estrategia para retener a aquellos técnicos cuyas especialidades se adquieren en la Fuerza Aérea y luego se van porque son mejor remuneradas en el mercado y muy demandadas.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Quisiera pedir que en el material que nos va a enviar el Ministerio de Defensa Nacional se explique cómo se integra esta compensación, tanto la de dedicación integral como la de permanencia a la orden, que no está comprendida en este caso, no solo para la Fuerza Aérea, sino para las tres Fuerzas.

Concretamente, quiero saber cómo se instrumentan estas compensaciones y a qué cantidad de oficiales comprende.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguramente, la información solicitada por el señor diputado Asti será agregada a la documentación.

Se pasa a considerar el artículo 25.

SEÑOR SÁNCHEZ (Ángel).- El artículo 25 también se refiere a una creación de cargos, en este caso en la unidad ejecutora 041, Dinacia.

Lo que se busca con esta supresión planteada en la tabla I y con la creación que se ve en la tabla II es generar una cantidad de cargos de ingreso que permita renovar los cuadros funcionales de Dinacia, que están muy envejecidos.

Nos ha pasado que cuando llamamos a ascensos en el Ministerio, el personal que concursa no tiene la capacitación ni la edad necesarias para encarar los emprendimientos que la Dinacia tiene en estos momentos.

Esto justifica el planteamiento de este artículo.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Conrado).- Mi pregunta no refiere a los contenidos de los artículos, sino a lo que no figura.

Se plantean transformaciones de cargos vacantes en la Dirección General del Ministerio y en la Fuerza Aérea, pero no en el Ejército ni en la Armada.

En ese sentido, pregunto si no existía la necesidad de transformar cargos vacantes también en las otras Fuerzas, sobre todo en la Armada, porque se nos ha dicho que tiene importantes problemas en el alistamiento y en el cumplimiento de sus tareas, especialmente en el control y vigilancia de nuestras aguas jurisdiccionales, cometidos que sin duda no se han cumplido conforme a los objetivos trazados en el plan estratégico.

Entonces, queremos saber si esto se debe a que la Armada Nacional no envió en tiempo y forma su propuesta de transformación de cargos o que el Ministerio entiende que no corresponde.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Generalmente, tratamos de disminuir, en lo posible, todos aquellos aspectos que afecten las leyes orgánicas de las distintas Fuerzas.

Toda propuesta de transformación responde a un requerimiento específico, en virtud de que las leyes orgánicas componen un todo y tienen que ver con cuestiones previas, con la política militar de defensa, con la política de defensa nacional y con otras leyes. Es decir, es una cadencia desde el punto de vista normativo que termina en cuestiones que tienen que ver con lo que hoy estamos discutiendo.

A veces, cuando se modifican pequeñas cosas, se cambia la totalidad.

Las dificultades de funcionamiento tal vez tengan que ver con el apresto, con el personal a la orden, con los medios para realizarlo, con planes y proyecciones estratégicas de las tareas a realizar.

En este momento, el Ministerio entra en una etapa cuyo objetivo es modificar las leyes orgánicas, tanto la del Ministerio de Defensa Nacional como la de las Fuerzas, porque ya cumplimos con las otras etapas, es decir, la conformación de una Ley Marco de Defensa Nacional, la creación de una política de defensa nacional y, este año, con el decreto que determina la política militar de defensa. Todo esto se logró, no sin dificultades.

Ahora estamos preparándonos para esta nueva etapa, y esperamos cumplirla, si fuera posible, en este período.

Todas las modificaciones pequeñas que tienen que ver con los planteos que a veces nos hacen las Fuerzas, que hoy recoge el legislador que formuló esta pregunta, en lo posible serán incluidas en los cambios totales de las leyes orgánicas a que hago referencia. Hemos tratado -fue la política que determinaron el presidente de la República y el gabinete nacional- de hacer una rendición de cuentas con la menor cantidad posible de artículos referentes a las distintas unidades ejecutoras; inclusive, no hay artículos sobre algunas unidades ejecutoras. El año pasado trajimos treinta artículos y otros años más; este año trajimos cuatro, en el marco de un criterio general pero también el Ministerio está embarcado en modificar cuadros y otra serie de elementos en próximas leyes. Ahora estamos haciendo lo imprescindible, obviamente, con el acuerdo de otros organismos externos. A veces, cuando elevamos algún planteo que tiene que ver con cuestiones propias del Ministerio, necesitamos el acuerdo, entre otros, del Ministerio de Economía y Finanzas, porque se mueven ciertos cuadros que generan repercusiones desde el punto de vista económico y financiero. Hay cosas que no son posibles, que el propio sistema rechaza. En ese marco puedo responder al señor diputado.

SEÑOR PLANCHÓN (Hernán).- Saludo a los legisladores de todos los partidos. Quiero decir unas palabras de reconocimiento y afirmación del trabajo que se ha hecho.

Hace diez años empezó el gran debate sobre defensa nacional y aprovecho la ocasión para saludar al legislador Gustavo Penadés -con quien participamos en aquellas mesas temáticas-, por su seriedad en el trabajo y su abocación a los temas de defensa. También aquí hay otros compañeros que participaron en aquel momento. Hoy quiero reafirmar que de ese debate -que estaba en el programa del Frente Amplio- con todos los partidos y con organizaciones sociales terminó cristalizando, en febrero de 2010, la Ley Marco de Defensa Nacional que votaron todos los partidos. Naturalmente, esa hoja de ruta tenía que ir de lo general a lo particular y se terminó aprobando por decreto una política de defensa nacional, ampliamente difundida y poco discutida.

Este año, el Decreto Nº 129/16 establece la política militar de defensa. Se trata de una doctrina militar referida al empleo de nuestras fuerzas armadas, que es propia, de raíz artiguista -como estaba en nuestro programa- y recoge amplio consenso en nuestra nación. Simplemente, quiero convocarlos a la lectura y al estudio de esta política militar de defensa, de esta doctrina militar contenida en el decreto -sobre todo a los partidos de la oposición-, porque allí está cristalizado el empleo de nuestras Fuerzas Armadas y está claramente establecido cuál es su función. Esto es importante en relación con estos temas que a veces se discuten a partir de artículos sueltos.

Quería dejar clara esta posición y agradecer a muchos por la calidad y la seriedad de su trabajo durante todos estos años y su lealtad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor subsecretario y a su equipo por toda la información y los insumos que hemos recibido, que han sido muy importantes. Estamos en contacto permanente para hacer las consultas que sean necesarias.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE DEFENSA NACIONAL.- Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión pasa a intermedio hasta la hora 15.

(Es la hora 11 y 56)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 15 y 16)

——Tenemos el gusto de recibir al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, quien asiste acompañado por el subsecretario, señor Jorge Setelich; la directora general de Secretaría, doctora Alba Florio; el asesor del señor ministro, escribano Gustavo Fernández Di Maggio; el director nacional de Vialidad, señor Leonardo Cola; la gerenta de Estudios y Proyectos, ingeniera Susana García; la gerenta de Planificación, ingeniera Cristina Carlomagno; el director nacional de Transporte, señor Felipe Martín; el director general de Transporte Fluvial y Marítimo, ingeniero mercante Gerardo García; el director nacional de Topografía, ingeniero agrónomo Jorge Franco; el director nacional de Hidrografía, ingeniero Jorge Camaño; el director nacional de Arquitectura, doctor Daoiz Uriarte; el director nacional de Planificación y Logística, ingeniero Pablo Genta; la contadora Silvia Podestá, de Ejecución Presupuestal; la contadora Andrea Locatelli, de la Dirección Nacional de Vialidad, y la contadora Laura Busto, de Contaduría.

El señor ministro y su equipo asisten para darnos el informe relativo a su Cartera, y a tales efectos les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Comenzamos la gestión de 2015 trabajando con un conjunto de objetivos que tienen que ver con las distintas direcciones que integran el Inciso Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En el transcurso de este primer año, hemos procurado ir preparando las metas que consideramos más importantes del quinquenio, pero sabiendo que teníamos distintas etapas a cumplir. Una primera etapa -que precisamente se dio durante 2015, pero no tuvimos más remedio que extender a 2016- fue, una vez definidos los objetivos, preparar la documentación imprescindible par poner en marcha esos objetivos en función de que en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas lo que cuenta fundamentalmente es la capacidad de concretar los recursos presupuestales dispuestos en obra pública.

La verdad es que hemos encontrado dificultades para avanzar a la velocidad o en el tiempo que estimábamos conveniente para alcanzar esas metas y aportar al país un conjunto de obras que consideramos fundamentales.

En el transcurso de la discusión del presupuesto quinquenal existieron diversos temas que vamos a repasar en el día de hoy, pero la mayor preocupación de los legisladores -que coincidía con nuestra mayor preocupación- era la capacidad de dinamizar el proceso de mantenimiento y recuperación de la red de carreteras del país. Todos sabemos que se trata de una red que tiene virtudes -ya hemos dicho en otras oportunidades que no han sido un obstáculo para la circulación de la producción nacional-, pero que presenta

una serie de limitaciones que influyen negativamente en aspectos muy importantes como son los costos y los tiempos. En la medida en que no seamos capaces de dar un paso importante de transformación, eso puede convertirse en una traba para que el país pelee por mantener el ritmo de actividad económica y de crecimiento, a fin de facilitar la construcción del futuro.

No obstante esto -a lo que nos vamos a referir-, hay otros aspectos que el Ministerio fue abordando. Para el ordenamiento de su funcionamiento, tomamos algunas decisiones en el ámbito administrativo. Queremos compartir que nos acompaña la doctora Alba Florio, que ocupa la Dirección General de Secretaría, área que originalmente ocupaba el escribano Gustavo Fernández Di Maggio, quien desde entonces cumple una función de asesoramiento directo del equipo del Ministerio y del ministro. Es un respaldo que nos resulta imprescindible.

En lo que tiene que ver con la transformación estructural, la Dirección de Planificación y Logística ha pasado a la categoría de unidad ejecutora, según estuvo dispuesto en el presupuesto quinquenal. Junto con esto, también llevamos adelante la instalación necesaria -no con recursos especiales, nuevos, sino reorientando la utilización de algunos que ya teníamos- para que la Dirección Nacional de Planificación, coordinadamente con el Instituto Nacional de Logística, pudiera aportarnos una información que cada vez es más importante en el desarrollo de la vida del país y que cada vez está más presente en algunas definiciones que debe tomar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tanto en materia logística como de transporte y de obra pública.

Hechos estos comentarios, aspiramos a que nuestros directores puedan hacer algunas referencias, sector por sector, de lo que ha sido el trabajo que han encarado durante 2015 y cuál es la proyección que se plantea para 2016 y 2017. Creo que de esta manera podemos ir ahorrando tiempo e ir abordando más directamente los temas, sin perjuicio de que estamos dispuestos a ir contestando las preguntas que surjan e inclusive abordar, luego, los artículos que el Inciso está proponiendo en la rendición de cuentas.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Como el ministro entenderá, me están exigiendo que le solicite el plan quinquenal de obras.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Efectivamente, con el señor diputado Lafluf habíamos acordado que antes de concurrir a esta Comisión, asistiríamos a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de esta Cámara para ir adelantando el tema, pero creo a ambos nos sorprendió la convocatoria para el día de hoy, 1º de julio. Por lo tanto, vamos a hacer una presentación sobre el plan de obra, que incluye lo realizado en 2015, lo que tenemos en marcha y lo proyectado para 2016, lo que tenemos proyectado para 2017 y las ideas generales a desarrollar en el quinquenio.

Si están de acuerdo, yo pensaba ir abordando las demás Direcciones y terminar con la de Vialidad, que supongo es la que suscitará la mayor cantidad de preguntas. Hay también una proyección que nos ayudará a visualizar los elementos que están planteados.

Por lo tanto, va a hacer uso de la palabra al ingeniero Jorge Camaño, para referirse a lo actuado por la Dirección Nacional de Hidrografía.

SEÑOR CAMAÑO (Jorge).- Es un placer estar acá una vez más; es un orgullo tener la oportunidad de expresarnos ante la Comisión.

En la Dirección Nacional de Hidrografía, durante el año 2015, tuvimos la oportunidad de ejecutar el 100% de los créditos asignados, como hace varios años venimos haciendo regularmente, tratando de mantener un nivel parejo de ejecución y de obra, lo cual nos permite mantener la construcción náutica en marcha. Junto con la ANP y alguna inversión privada importante, como fue el caso del puerto de Montes del Plata, somos prácticamente los únicos demandantes de esta ingeniería tan particular y tan riesgosa en lo que hace a sus resultados como es la construcción en agua.

Durante el año 2015, el crédito de ejecución de la Dirección de Hidrografía fue de $ 547.000.000, que se ejecutaron íntegramente a través de los distintos proyectos nuestros y de una pequeña transferencia que hicimos por $ 6.400.000 a la Dirección Nacional de Topografía para la expropiación de determinados

terrenos cuya adquisición era necesaria a fin de llevar a cabo obras para la regularización hídrica de los bañados de Rocha. Si bien la ejecución de estas obras se licitó el año pasado, empezaron este año, con las dificultades climáticas que se podrán imaginar en los primeros meses.

Desde hace ya varios años tratamos de mantener un nivel de ejecución anual en obra nueva de un orden de US$ 10.000.000 o US$ 12.000.000. En particular, durante 2015 y en 2016, esas inversiones se concentran mucho en el puerto de Piriápolis, porque es una obra importante para nuestro nivel de inversión. Es una obra que se licitó por un monto de un orden de US$ 20.000.000 y que implica dos fases fundamentales. La primera culminó a fines del año pasado y nos permitió inaugurar en los primeros meses de este año las tres marinas nuevas del puerto de Piriápolis, con lo cual prácticamente se duplicó la capacidad de amarras. Ahora estamos inmersos en la segunda fase de esas obras, que pasan por construir, en la parte más alejada de la escollera, un muelle que podríamos calificar de ultramar, para barcos de hasta 100 metros de eslora, que permitirá que el puerto de Piriápolis sea multipropósito, que pueda recibir desde un pesquero de altura o un buque factoría, hasta los famosos maxiyates -que tienen pocos lugares donde recalar en los puertos uruguayos- o, inclusive, algún crucero chico, de nicho, no de los de 200 o 300 metros de eslora, porque esos claramente no tienen posibilidad de entrar en este puerto.

Esta es la obra más demandante que llevamos a cabo durante 2015, que insumió una inversión de $ 197.500.000, equivalentes el año pasado a US$ 7.300.000. Como dije, se terminó la construcción de las tres nuevas marinas, aumentando la capacidad del puerto a ciento sesenta embarcaciones. Esto está disponible; nos interesa generar conciencia y conocimiento en nuestro mercado de clientes, que es fundamentalmente el argentino. Vamos a procurar que en este segundo semestre los nautas argentinos sepan que no solo tienen la oferta de Punta del Este habitual, que ellos conocen, sino que, además, ahora cuentan con la alternativa de Piriápolis, con una capacidad realmente importante para recibir barcos de distintos tamaños, incluso de los más grandes.|

Además, durante 2015 seguimos avanzando con obras en La Paloma. Se terminó el muelle del espigón para la pesca artesanal. Nos interesaba mucho dignificar las condiciones en las cuales se realiza este tipo de pesca, que muchas veces se veía como una demanda residual, que uno pone en los lugares que tiene libres dentro de los puertos. Por el contrario, se trata de una actividad que demanda recursos humanos importantes, y en La Paloma es particularmente importante. En esta nueva política que desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se ha impulsado para el puerto de La Paloma, se ha concentrado toda la actividad comercial pesada, de carga, en manos de la ANP -de esa manera, se le pasó oportunamente el Muelle 3 y ahora el Muelles 2 a la ANP- y en Hidrografía se ha concentrado lo relativo a la actividad deportiva. Allá por los años 2006, 2007 y 2008 se recicló el muelle deportivo, y ahora se genera este nuevo polo para la pesca artesanal, que consta de una marina exclusiva, un muelle y una rampa que seguramente construiremos el año próximo.

En Punta del Este, durante 2015 realizamos inversiones limitadas, sobre todo vinculadas a los sistemas de telecomandos y a la mejora de la luz, el agua y otros servicios, que ahora el cliente puede conectar y desconectar vía SMS. Este es un mecanismo sofisticado que, además, tiene que ser coherente con el sistema de facturación y reservas.

En 2015 también terminamos las obras del muelle de Villa Soriano, a través de la realización de algunos dragados que hacían falta, como consecuencia de lo cual se encontraron incluso residuos del viejo muelle que ni siquiera estaban señalizados y balizados ni figuraban en los planos originales, así como maderas con algunas decenas de años, de interés local e histórico, que hemos puesto a disposición de la ciudadanía para que haga algún tipo de monumento que recuerde la historia tan importante que tiene Villa Soriano en ese sentido. Allí la inversión del año pasado fue del orden de los US$ 400.000, fundamentalmente para terminar las obras y para los dragados alrededor de los muelles.

Quiero destacar la compra de un transportador de barcos que realizamos para el puerto de Piriápolis, que es una inversión que ronda los US$ 400.000. Este equipo nos permite ganar en espacio útil 30% o 40% de la explanada de Piriápolis. Lo que hubiera costado millones de dólares en infraestructura, lo ahorramos con esta inversión en equipo, ya que nos permite poner los barcos mucho más cerca uno del otro, ganando espacio e, inclusive, sacar barcos de la explanada hacia las zonas de la rambla, que también pertenecen al puerto. Hemos ganado terreno y mucha potencialidad de operación en Piriápolis a través de la compra de este equipo que hicimos el año pasado, que acaba de llegar, y que ha sido puesto en servicio en estos días.

También, seguimos realizando inversiones importantes, del orden de los US$ 300.000, en estudios técnicos que nos permitan definir, el día que el país así lo demande, con muy pocas incertidumbres desde el punto de vista náutico el tema del puerto de aguas profundas.

Cuando uno se plantea este tipo de proyectos en costas oceánicas, una de las preguntas que cualquiera que conoce la dinámica costera se hace es sobre el impacto en la costa. Para ir definiendo efectivamente cuál es ese impacto hemos seguido haciendo análisis de granulometría, de los suelos, del clima de olas, de todo lo que hace al movimiento de sedimentos. En eso estamos y nos aproximamos a tener, el día que sea necesario poner en marcha este proyecto, un buen conocimiento de la naturaleza del lugar, de los impactos que se puedan producir y de cuáles son las medidas de mitigación necesarias. En eso estamos en lo que hace a los estudios del puerto de aguas profundas.

Seguimos realizando las tareas habituales de Hidrografía y haciendo asesoramientos a la CARU y a la CARP, en lo que hace a las vías navegables. Además, hemos puesto en marcha un estudio junto con la Facultad de Ingeniería y consultores españoles sobre el estado de la represa de Canelón Grande, que es muy importante por la calidad de sus aguas. Este tema se está estudiando a nivel multiministerial. Se nos han presentado demandas en ese sentido en cuanto a mejorar el control de los accesos a Canelón Grande. Nos preocupa el tema de la represa porque es soporte del puente de Ruta Nº 5, que es clave en el país. Estamos llevando adelante esos estudios, cuyos primeros resultados son auspiciosos.

Quiero dejar claro que, efectivamente, los algo más de US$ 450.000.000 que teníamos en el presupuesto fueron íntegramente ejecutados durante el año 2015.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Solicito al señor Camaño que haga referencia a los lineamientos del Ministerio para los años 2016 y 2017 en Hidrografía.

SEÑOR CAMAÑO (Jorge).- Los límites presupuestales para el año 2016 son muy similares a los de 2015. Tenemos la posibilidad de recibir algún ajuste por inflación pasada, pero no es seguro. Entonces, estamos siendo bastante prudentes en la presupuestación para este año, si bien el tipo de obras que hacemos son difíciles de cortar por año porque debe haber continuidades. Una vez más, el grueso del gasto lo va a ocupar la segunda fase del puerto de Piriápolis, este muelle de 100 metros de largo. De todas maneras se va a terminar en 2017, pero queremos darle un empujón para que toda la obra acuática quede terminada este año y lo que quede para el año próximo sea en tierra.

La otra obra importante que estamos llevando adelante, con nuestro presupuesto, se licitó en el orden de los $ 100.000.000. Me refiero a la regularización de los bañados de Rocha. La filosofía del decreto que fija las obras a realizar en esa zona tiende a canalizar las aguas hacia la laguna Merín, tratando de sacar del canal Andreoni y del canal Nº 2 -que es la continuación del Andreoni- el mayor caudal de agua posible, de manera que por allí llegue poca agua al océano Atlántico. No estamos hablando de las lluvias que tuvimos últimamente sino de las normales. En ese marco, hemos licitado y este año empezamos a construir derivaciones, que consisten en abrir cañadas naturales, pero que se habían dejado de usar, lo cual implica obras de conducción y compuertas de hormigón de distinta graduación que nos permitan derivar aguas hacia los arroyos que vuelcan en la laguna Merín, fundamentalmente los arroyos San Miguel y San Luis. En esto pensamos seguir el año próximo.

Con el señor ministro estamos en contacto frecuente tanto con el Municipio de Rocha como con los productores y las fuerzas vivas, a quienes les preocupa la situación. En ese sentido, nos planteamos licitar el año próximo -no sé si podremos empezar las obras o quedarán para el año siguiente- otra obra importante. Una vez que terminemos estas cañadas, llamadas La Perra y Agosto Cabrera, que requieren unos $ 100.000.000 de inversión, tenemos previsto realizar el desagüe de la laguna Negra hacia el arroyo San Miguel. Se realizará el vertedero -como me acota el señor ministro- y una pequeña presa en el Paso Averías. La idea es que el desagüe de la laguna Negra, que hoy sale por el canal Andreoni, pase por un nuevo canal hacia el arroyo San Miguel y, con una pequeña presa de regulación, procuramos evitar que vaya hacia el Andreoni.

Este semestre se va a proceder a la reconstrucción del muelle de pasajeros de Higueritas, que en la actualidad está en muy mal estado. Hay un servicio de pasajeros que viene de El Tigre por lo menos una vez por día, y

en este estado ya no es aceptable, por lo que hemos priorizado su reconstrucción. Todo el resto del puerto de Higueritas está hecho prácticamente a nuevo, y faltaba la parte del muelle de pasajeros.

Esto, a muy grandes rasgos, es en lo que estamos.

Como decía, el año próximo también haremos las obras relativas a la rampa y a lo que falta del muelle de La Paloma. Se finalizarán las obras de Piriápolis y las de La Paloma relacionadas con la pesca artesanal

Tenemos una linda lista de proyectos a estudio, entre los que incluimos algún tipo de obra que se hará en Punta Carretas, que está en muy mal estado, y Montevideo merece que esa infraestructura, que es nuestra y está bajo nuestra responsabilidad, sea mejorada y arreglada. Probablemente -a pedido y en acuerdo con la Intendencia de Maldonado y el Ministerio de Turismo- reconstruiremos el muelle roto de la Isla de Lobos porque hay un proyecto interesante para incluir esa isla como una alternativa más en Punta del Este. Ese es otro proyecto que tenemos a estudio y estamos ajustando los detalles constructivos para analizar lo que resulte más racional hacer allí.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Me sumo a la bienvenida al señor ministro y a todo su equipo.

Voy a hacer una pregunta muy concreta que se vincula con la Dirección Nacional de Hidrografía y muy particularmente con lo que en los anexos correspondientes aparece referenciado como el programa 363, es decir el que tiene que ver con la infraestructura vial y en particular con su mantenimiento. Esto nos conduce directamente a los servicios de dragado.

También aparece especialmente mencionado este aspecto en el mismo anexo -algo mencionó el ingeniero Camaño hace instantes-, cuando se desarrollan los desafíos a encarar en 2016. Allí se hace referencia a la reestructura del servicio de dragado, algo que consideramos el año pasado en la instancia presupuestal, es decir, la transferencia del equipamiento como dragas, pontones, remolcadores, etcétera, de la Dirección Nacional de Hidrografía a la Administración Nacional de Puertos. Creo que esto implica una medida que no es de mera administración sino que se inscribe -está muy bien- en una concepción más amplia de política portuaria y como sus ejecutores incluye a la Dirección Nacional de Hidrografía y a la Administración Nacional de Puertos. El titular de la política portuaria es el Poder Ejecutivo. Por eso -creo que en ese sentido la solución legislativa fue sabia-, la Administración Nacional de Puertos tiene un nivel de descentralización y autonomía acotados y está sujeta a la tutela administrativa del Ministerio de Obras Públicas, por lo que es un servicio descentralizado y no un ente autónomo.

Las consultas que quiero formular, porque este es un aspecto muy importante que hace a la política portuaria y, por lo tanto, al desarrollo nacional, es en qué etapa nos encontramos con relación a esto, de qué manera se viene procesando y qué medidas se piensan implementar en el corto lapso. Además -sin ánimo de reabrir una discusión relativa a una decisión muy importante que tiene que ver con todo esto y que se tomó el año pasado con el señor ministro-, quisiera hacer una pregunta con relación a un tema que sé que está en proceso y es el de la adquisición de una draga por parte de la Administración Nacional de Puertos. Respecto a este tema en su momento planteamos una serie de salvedades y repito que no tengo el propósito de que se debatan ahora porque no correspondería, pero me consta que el procedimiento administrativo está en una etapa de definición o dilucidación de recursos administrativos y que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe resolver dos recursos: el de anulación, que es de precepto para todas las decisiones de los organismos sujetos a la tutela administrativa, y el de apelación, que existe particularmente para las decisiones de la ANP. Esta licitación representa una inversión muy importante, de más de US$ 60.000.000, fue observada por el Tribunal de Cuentas, que tengo entendido que pidió una segunda intervención del gasto que no sé si ha cumplido o no, pero la pregunta concreta sobre este aspecto es en qué etapa nos encontramos, es decir si se han resuelto los recursos, si se han confirmado los actos administrativos o se han desestimado, y si se está por pasar a la ejecución. Lo pregunto porque es un tema que nos preocupa mucho. Naturalmente, esto se enmarca en la consulta de carácter general con relación a lo que advierto es una reestructuración de los servicios de dragado a nivel nacional.

SEÑOR ANDÚJAR (Sebastián).- Quisiera reiterar una consulta que en el día de ayer realizamos a las autoridades de la Dinama que estuvieron aquí presentes, pero que consideramos pertinente porque creemos que en algunas áreas comparte responsabilidad con la Dirección Nacional de Hidrografía. Me refiero a la problemática que existe hoy en la desembocadura de los arroyos Pando, Solís Chico y Solís

Grande, especialmente al desbarranco que se está dando en el balneario Las Vegas que requiere una obra de infraestructura importante, aunque dentro de los planes de la Dirección Nacional de Hidrografía que acabamos de escuchar no ha sido mencionada y tampoco fue realizada en las gestiones pasadas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradecemos la presencia del señor ministro de Transporte y Obras Públicas y de todos los jerarcas de esa dependencia de Estado.

Quisiera manifestar dos preocupaciones al señor ministro y, concretamente, al señor director nacional de Hidrografía. Una está vinculada con el canal Martín García que, como todos sabemos, es una vía navegable de fundamental importancia para nuestro país. En el período pasado se intentó una experiencia de dragado binacional por parte de los Estados que tuvo consecuencias poco deseadas ya que derivó en un angostamiento a nivel de las paredes del canal y, además, generó problemas a nivel de la solera, en la profundidad. Inclusive, tuvimos algunas experiencias de buques que quedaron varados en ese canal. Sabemos que las dificultades se han solucionado en forma parcial, que se ha incluido a empresas privadas especializadas en estos temas para hacer un dragado momentáneo mientras se realiza una licitación internacional para el dragado permanente y volver al régimen anterior. Por lo tanto, quisiéramos saber en qué está este proceso en este momento.

El otro tema, también vinculado con el dragado, es la situación que se planteó hace poco en el antepuerto de Montevideo. Por ese motivo solicitamos citar al señor ministro y al directorio de la ANP a la Comisión de Transporte y Obras Públicas, ya que nos parece que es un tema de fundamental relevancia que afecta la imagen del puerto de Montevideo y que nos parece importante no dejar pasar. Nos costó mucho superar la situación planteada por la decisión 11/08 del anterior gobierno argentino, que tuvo importantes consecuencias negativas para nuestro país en las que no voy a abundar porque son por todos conocidas.

Consideramos que es muy importante el mantenimiento de los canales de acceso al puerto y al área de maniobras del antepuerto. En la guerra comercial que existe en la región por tratarse de un puerto hub y concitar la atención de las principales líneas navieras mundiales -lo que Montevideo hasta ahora ha llevado con éxito-, el hecho de que nosotros defendamos la manutención y la permanencia en condiciones de las vías de acceso al puerto y de las áreas de maniobra resulta muy importante y queremos aprovechar esta ocasión para manifestar nuestra preocupación en este sentido.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Mi pregunta es muy concreta y refiere a cómo va a afectar el recorte de inversión de $ 50.000.000 previsto para el dragado del río Uruguay, en la medida en que falta tan poco para terminarlo.

Queremos hacer una consulta puntual referida a la situación de la escollera de boca del Cufré, tema que el señor Camaño lo tiene muy presente. Nos gustaría saber en qué situación se encuentra. Hemos sabido de la intimación del Poder Judicial al respecto por lo que nos gustaría saber en qué está, qué avances ha tenido y qué conversaciones hubo, fundamentalmente, con las fuerzas vivas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vamos a procurar dar respuestas concretas como las preguntas que nos hicieron llegar. Efectivamente, se interpreta bien cuando se expresa que lo que se promovía en el presupuesto quinquenal era una reestructura de la política de dragado y que más allá de la autonomía que tiene la Administración Nacional de Puertos, la involucra. Lo que estamos procurando es concentrar todos los recursos materiales y humanos, de conocimiento, que tiene el Estado uruguayo en una unidad que sea capaz de funcionar más eficientemente. No estamos conformes en cuanto a cómo venía desarrollándose este trabajo. Si bien había muy buena disposición, se desarrollaba con un estilo un poco artesanal, con equipos viejos y algunos de ellos muy viejos, con un mantenimiento insuficiente por parte de la Dirección Nacional de Hidrografía. Por otro lado, creemos que se debe promover un fortalecimiento de la unidad de dragado de la Administración Nacional de Puertos, y en eso estamos. Por estos motivos, pensamos que correspondía pasar los recursos materiales y, eventualmente -contando con la buena disposición de los trabajadores-, los recursos especializados con que contaba en esta materia la Dirección Nacional de Hidrografía a la Administración Nacional de Puertos. De esta manera, la Administración Nacional de Puertos podría fortalecer la estructura, la unidad de dragado con mayor independencia del conjunto del área de infraestructura de la Administración Nacional de Puertos. Si bien el dragado es un tema que tiene que

ver y que hace a la utilización de la infraestructura, tiene características diferentes y exige conocimientos diferentes. En tal sentido, hemos tomado algunas decisiones, tanto para un lado como para el otro.

Esto está en proceso, al punto de que, salvo una draga -después el señor Camaño podrá especificar un poco más al respecto-, los equipos ya han pasado y tendrán que recibir en la Administración Nacional de Puertos un proceso de calafateo, es decir, de puesta a punto. Ahora estamos considerando la lista de personal donde ya se hizo el relevamiento de qué personal con oficio está dispuesto a pasar a la Administración Nacional de Puertos y quiénes quedarían integrados a la Dirección Nacional de Hidrografía. Además, en esta Dirección se produce la jubilación de la ingeniera que estuvo a cargo de esa área durante todo este tiempo, De León, una ingeniera muy conocedora del métier, lo que para nosotros es una baja, y estamos procurando armar el equipo.

A nivel de la Administración Nacional de Puertos, hemos recomendado que se separe esa unidad de dragado de la infraestructura y se ponga una dirección directa sobre el sector de dragado.

Hay carencias y esa unidad de dragado de la Administración Nacional de Puertos necesita una draga con otras características. Más de una vez en este ámbito hicimos la explicación de cómo entendemos que debe combinarse la capacidad propia de la Administración Nacional de Puertos con la necesaria contratación permanente de empresas privadas que complementen el dragado. Ahí hay un vaso comunicante que hace necesario que estemos en condiciones de dar respuesta propia para poder hacer contratos adecuados con el privado. Cuando no tenemos contrato con el privado, se nos complica el funcionamiento propio. Por tanto, procuramos llevar adelante estos vasos comunicantes.

Podríamos profundizar -si así lo desean los señores diputados- en cuanto a las carencias de equipamiento. Está claro -es una decisión que se tomó hace algunos años- que es necesario contar con un equipo más potente a nivel de la Administración Nacional de Puertos. Ese equipo pasó por toda una instancia en donde, en determinado momento, se sumó el requerimiento de que hubiera un porcentaje del 20% de aporte local, nacional, a la construcción de equipos que generalmente son muy homogéneos y armados. Entonces, ahí apareció una serie de complicaciones, algunas que son de carácter administrativo. Los recursos fueron levantados; según la decisión que se tomó después del asesoramiento jurídico, se mantuvo la resolución, es decir, se rechazaron los recursos.

Por otra parte, la puesta en funcionamiento de la construcción de la draga y su porcentaje de obra nacional, es todavía un asunto que nosotros tenemos entre signos de interrogación porque existen dificultades a nivel del proceso. Además, al tiempo muchas veces, en este tema y en otros, no lo valoramos, no le ponemos precio y consideramos que es un valor importante irrecuperable.

Según me acotan, estaría todo pronto para la firma del contrato con la empresa holandesa que sería la titular que logró que en la evaluación se certificara que el componente nacional alcanza el 20%, y así junto con esta firma, finalmente se pondrán manos a la obra.

En cuanto al desbarranco de las costas, cabe señalar que en todo el país, particularmente, en el Río de la Plata, estas sufren transformaciones que son resultado de las fuerzas de la naturaleza. En algunos casos puede resultar imprescindible que las autoridades del gobierno, los responsables, hagan esfuerzos para tratar de regular. Los éxitos siempre son escasos, y la intervención siempre es cara, muy cara. He explicado más de una vez que sostener la rambla de Montevideo -de la que todos estamos orgullosos- cuesta entre US$ 2.000.000 y US$ 3.000.000 por año; a lo mejor esta cifra ya es vieja. Todos habrán visto que, de tanto en tanto, la fuerza de la naturaleza produce daños, por lo que necesita de obras. Hay estudios e inversión y, sin embargo, el problema no se supera.

En cuanto a las costas de Canelones, en particular las que refirió el señor diputado Bacigalupe, se definen como costas no consolidadas y, por lo tanto, están permanentemente sufriendo una serie de transformaciones que en algunos casos son de vaivén; en otros casos, tiene una orientación permanente.

En relación al curso de las desembocaduras, hay modificaciones en materia de la acumulación de la arena o de su retiro. Hay tormentas que dejan arena y otras que prácticamente se la llevan toda. Esa transformación es permanente

¿Qué obra decidir frente a esta situación? ¿Cuánto cuesta? ¿Qué es lo que queremos evitar? Muchas veces hemos cometido imprudencias en este sentido; no voy a hablar de nadie en particular, pero las resoluciones siempre llevan alguna firma. La realidad es que cometemos la imprudencia de menospreciar estos fenómenos. Cuando existe tiempo lindo y sale el sol, nos tentamos a colonizar dunas y a hacer construcciones en las orillas de los barrancos, es decir, en zonas que no están consolidadas. Después, el tiempo cambia, y suceden fenómenos que modifican la situación. Con responsabilidad digo que no creo que se pueda prever presupuestalmente cómo frenar este tipo de fenómenos, porque en estos casos luchamos contra la fuerza de la naturaleza. Es más: a veces en esto encontramos posiciones que se contraponen. Por ejemplo, cuando queremos hacer un pilote para apoyar un puente, se cuestiona por qué se va hacer, argumentando que es un elemento contaminante, que afecta el medio ambiente, pero cuando analizamos la forma de sostener un barranco o evitar un curso de agua, hay quienes proponen hacer murallas y muelles que salen un platal, que al poco tiempo se descalzan y que también son elementos que intentan cambiar la evolución natural.

Hace relativamente poco tiempo -cuando llegamos al Ministerio-, nos encontramos con que algunos vecinos de un lugar de la costa del departamento de Canelones habían llevado adelante acciones judiciales. Finalmente, la demanda fue contra la Intendencia y los Ministerios de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y de Transporte y Obras Públicas. En primera instancia, la justicia condenó a la Intendencia de Canelones por haber autorizado fraccionamientos en zonas no consolidadas, donde no debían habilitarse, y al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente por no haber hecho valer sus potestades para impedir ese fraccionamiento. En esa ocasión, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se salvó; ese fue nuestro comentario. Pero apelaron, y en la apelación marchó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. ¿Saben por qué? Porque en el presupuesto quinquenal anterior se había incorporado un rubro para actuar en una obra en algún lugar de la costa. Esa fue la prueba de que nosotros no éramos inocentes, ya que también estábamos pensando en actuar sobre el fenómeno.

Eso genera un problema adicional al manejo de estos asuntos. Por ese motivo promovimos junto al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente la creación de un equipo de trabajo para analizar estos temas y desarrollar una política en este sentido.

Pueden aparecer hechos menores. Un ejemplo es la situación de la playa Concordia, que está siendo afectada por el río. A lo mejor, con unos caminos de tosca y algún bloque de piedra, se logra preservar esa zona de interés turístico. Esto no tiene el costo de impedir que el Río Uruguay fluya naturalmente o de cambiar su curso; es una obra mucho más modesta.

Como decía, para definir políticas en este sentido promovimos un estudio, con consultas a la Facultad de Ingeniería. Me parece que también puede haber una contribución de parte del Poder Legislativo que ayude a definir un tema complicado. Les repito que este asunto, en distinta dimensión, está planteado prácticamente en todo el país; los problemas no son exactamente iguales, pero es necesario determinar criterios que nos permitan actuar con coherencia en esta materia.

En lo que tiene que ver con el Canal Martín García, pensamos que el esfuerzo del dragado binacional no tuvo los resultados esperados. En la etapa anterior, se había mantenido funcionando -a un costo importante- a una profundidad que aspiramos ampliar. Si se empieza a deformar el Canal y se achica la profundidad, las cosas no van para mejorar; van a empeorar. Los cambios de vientos en el Río de la Plata permitieron un rápido entendimiento para procurar reparar esta situación. Eso significó que se realizara una contratación de emergencia. Para esta contratación se actuó de común acuerdo, se hicieron los llamados correspondientes y se brindaron todas las garantías. Luego, se realizó la adjudicación. Estaba previsto normalizar la situación del Canal en nueve meses, pero no se logró. Algunos dicen que los temporales, el transporte de material y demás conspiraron contra el resultado; la verdad es que no se logró el objetivo. Eso llevó a negociar la rescisión del contrato con esta empresa, que entiendo se logró en condiciones favorables, ya que la empresa debió asumir la responsabilidad de que los objetivos no se lograron.

Ahora, se acaba de acordar con las autoridades argentinas -esa la información que tengo de parte de la CARP- dar un plazo de treinta días para que tres o cuatro de las principales empresas que pueden actuar rápidamente en la región confirmen cotización. De ese modo, se pondrá en marcha una nueva etapa de limpieza de emergencia para que el Canal esté en funcionamiento.

Mientras tanto, hay un principio de acuerdo para hacer un llamado. Una vez que esto se ponga en marcha, se va a hacer un llamado de más plazo -de cinco, siete o diez años- para el mantenimiento del Canal Martín

García por parte de empresas contratadas, en acuerdo de las delegaciones uruguaya y argentina de la CARP.

También hay algunos acuerdos para a avanzar en garantizar las profundidades mínimas que el Uruguay requiere y en la profundización de algunos pasos que desde hace mucho tiempo son de nuestro interés.

Es cierto que en estos últimos tiempos sucedió una situación no deseada; yo creo que en esto nos dejamos estar. Debo asumir que se subestimaron las dificultades que generaría la acumulación de barro en el antepuerto de la Terminal Cuenca del Plata, en Montevideo. Hemos analizado la situación y podemos decir que la Administración Nacional de Puertos se confió y no pensó que el barro pastoso y blando que se acumula en esa zona podía llegar a significar un obstáculo.

Entonces, expresada la preocupación por parte de la naviera -que es muy importante para la operación del Puerto de Montevideo-, y anunciado el requerimiento de normalización, so pena de que no operaran los barcos grandes de la compañía, se tomaron medidas en forma inmediata para resolver el problema y se decidió viajar a Panamá para tomar contacto con la dirección de Maersk.

El resultado fue que el problema se puso superar rápidamente ya que, felizmente, se pudo anunciar que el retiro del país de esa importante naviera estuvo lejos de concretarse.

En ese sentido, me parece bastante gráfica la comunicación que fue enviada y firmada por los responsables de la firma Maersk a la embajadora de Uruguay en Panamá y al presidente de la Administración Nacional de Puertos después de la reunión. En realidad, creo que la mejor manera de resumir lo que sucedió es leyendo la nota enviada, que no contiene muchos párrafos.

Dice así: Por medio de la presente queremos agradecerle por la reunión del día de hoy y por ser pioneros, como autoridad de un país, en fomentar la comunicación directa entre Maersk y las autoridades portuarias.

Al mismo tiempo, agradecerle también por abrirnos las puertas al Puerto de Montevideo, y recalcar que para Maersk ha sido un honor tenernos en visita oficial y que hayan hecho todos los esfuerzos por venir a Panamá a reunirse con nosotros.

Como lo mencionamos durante la reunión, Maersk Line está comprometida con nuestros clientes en Uruguay, y queremos continuar haciendo negocios en Uruguay, por lo que estamos ejecutando varias contingencias que aseguren que la carga siga moviéndose semanalmente, y que el país sepa que Maersk está para quedarse.

Igualmente, Maersk percibió el compromiso por parte de las autoridades portuarias con nuestro negocio y con que podamos volver a gozar de las condiciones operativas óptimas en la brevedad posible.

Por último, estaremos enviando las minutas de la reunión en un mail por separado.

Leí esta nota porque considero que es un elemento tranquilizador en cuanto a que el asunto se resolvió bien.

Con posterioridad al encuentro que se realizó en Panamá, las autoridades de Maersk visitaron Uruguay, por lo que tuvimos la posibilidad de reunirnos con ellos y de confirmar estos términos. Además, coincidimos en que la experiencia había sido muy positiva, ya que hasta ahora la relación con las empresas navieras que traen los contenedores a Uruguay había quedado, casi exclusivamente, en manos de los operadores portuarios particulares. Entonces, se consideró que sería bueno -la experiencia lo confirma- que, de aquí en más, las autoridades portuarias se ocuparan de entender y saber cuáles son los problemas y las necesidades de las empresas navieras que, en definitiva, son las que definen el negocio, inclusive más que los operadores locales que, por cierto, son muy eficientes.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- El señor ministro dijo que no fue solo la Administración Nacional de Puertos la que se confió con respecto a la situación que se generó. Por tanto, me gustaría saber quién más se confió.

Es claro que el responsable del puerto es la Administración Nacional de Puertos, y lo más importante para que funcione es contar con un buen acceso; los muelles pueden andar más o menos, pero lo importante de un puerto son las posibilidades de acceso, y para ello deben tener un buen dragado, que es el que garantiza la profundidad y el tipo de buques o barcos que pueden ingresar.

En ese sentido, tengo entendido que la batimetría es responsabilidad de la Administración Nacional de Puertos, como así también el mantenimiento de los canales de ingreso. Entonces, me gustaría saber quién más se confió.

El señor ministro hizo referencia al acceso a la terminal Cuenca del Plata, pero yo creo que ese es el acceso que tiene el Puerto de Montevideo, porque no sé si tiene otro. En realidad, este tipo de buques van a esa terminal, pero no solamente.

Digo esto porque tengo entendido que la empresa Maersk está operando con un barco de menor calado hasta que se lleve a cabo el dragado necesario; también tengo entendido que el dragado no lo está haciendo la empresa con la que el Estado tenía un contrato en ese sentido, o al menos no lo está haciendo dentro del contrato, dado que no cubriría el dragado necesario para volver a la profundidad y al ancho que el canal debe tener.

Por lo tanto, también me gustaría saber cómo va el dragado, quién lo está haciendo, a qué costos, y si se está llevando a cabo dentro de los costos previstos o con costos extraordinarios. Sin duda, ese es un tema relevante, si es que hace varios años que no se draga el canal de acceso. En realidad, saber cómo funciona el sistema de dragado de la Administración Nacional de Puertos es muy importante, ya que es la que debería haber hecho el mantenimiento del canal de acceso, que es fundamental y estratégico.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuchamos las explicaciones que dio el ministro, como así también la lectura de la nota que envió la empresa Maersk, superando una situación enojosa y no deseada para nuestro puerto.

Pero, más allá de la visión optimista que nos da el ministro, quiero señalar algunas preocupaciones que tengo. Esta situación expuso y expone a la Administración Nacional de Puertos a un juicio por incumplimiento de contrato. En realidad, el Estado uruguayo tiene un contrato con la terminal Cuenca del Plata, en el que se establece que debe llegar a determinada profundidad de dragado. Por lo tanto, actualmente estamos expuestos a la realización de un juicio, y a un juicio no menor. Por supuesto, no sabemos si la empresa va a tomar esa decisión, pero lo cierto es que estamos expuestos a esa situación.

Por otro lado, esa aventura -de la que hablábamos hace un rato- del dragado binacional en la zona del canal Martín García, obviamente, obligó a la ANP a sacar dragas que estaban en el Puerto de Montevideo y en la zona de nuestra costa para afectarlas a esta tarea, ya que no teníamos un equipamiento adecuado para eso.

Entonces, esta experiencia -que terminó muy mal- hizo que se sacaran las dragas del Puerto de Montevideo y, casualmente, coincide con la época en la que se empezó a acumular barro, que todos sabemos cómo terminó, ya que la zona del antepuerto de Montevideo tiene una dimensión que no es la adecuada para que giren los barcos de 300 metros, y más, que están viniendo a esta zona.

Por supuesto, es cierto que ante la presentación del problema, que fue muy grave, se reaccionó rápidamente, pero eso era lo que se esperaba. De todos modos, se dieron algunas situaciones que hasta fueron tragicómicas. Por ejemplo, una de las dragas de la ANP que estaba en el dique se debía reparar rápidamente, y dos profesionales de la ANP le pusieron las hélices al revés.

Entonces, toda esta situación, señor ministro, nos obliga a repensar el tema, pero a repensarlo realmente, y a preguntarnos si estamos haciendo las cosas bien en materia de dragado.

En realidad, en este episodio hay cosas que no trascendieron, pero hay que tener mucho cuidado. Por lo tanto, creo que está bien que en este ámbito se hablen de ese tipo de cosas

Por supuesto, el dragado para el acceso al Puerto de Montevideo es muy importante, como así también el dragado de la zona de maniobras; y también lo es que estos errores no se repitan en el futuro.

Por tanto, aprovechamos que contamos con la presencia del señor ministro de Transporte y Obras Públicas y del director de Hidrografía para conversar, ya que consideramos que estos temas son muy importantes. Sin duda, esperamos que se solucionen y que esto no vuelva a pasar, ya que no sería bueno volver a reunirnos

para hablar de esos temas. Digo esto porque lo que pasó fue muy serio y el costo pudo haber sido muy importante; además, todavía no sabemos qué costo tendrá para nuestro país.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Coincidimos con el señor diputado Olaizola en cuanto que no queremos que estos hechos vuelvan a repetirse; no creo que deseo de que se repitan este tipo de situaciones.

Claramente, nos expone por muchas razones.

En lo que tiene que ver con esta reunión y la desilusión de la responsabilidad, que es lo que plantea el diputado Gandini, el responsable de esto es el ministro de Transporte y Obras Públicas y la Administración Nacional de Puertos, en el marco de sus competencias. De eso no cabe ninguna duda. Los propios comentarios del diputado Olaizola me sirven para justificar por qué no amplio y profundizo en los comentarios de qué otros elementos fueron insuficientes en sus informes. Si existe el eventual peligro de una demanda, creo que lo que he comentado es suficiente para que los señores diputados sepan la situación. Por tanto, me reservo algunos detalles que, llegada la circunstancia que se anuncia -de la que no tengo conocimiento, pero que se anuncia- a lo mejor ahí, toman mayor valor.

Quiero hacer una aclaración para la tranquilidad de todos los señores diputados y del diputado Gandini: en ningún momento se puso en riesgo la navegación en el canal de acceso. En la misma área existe una zona, que es la del antepuerto del dragado de muelle del TCP, que es donde giran los barcos. Me refiero a esos barcos de más de 300 metros que hasta hace poco tiempo era impensable que pudieran llegar a Montevideo y que ahora afortunadamente llegan y maniobran, porque la situación ha sido superada.

A la vez teníamos un problema que reconocemos y del que nos hacemos responsables. En el antepuerto, el canal estaba permitiendo -porque estaba a doce metros o más, más el canal de acceso- la navegación de buques con un calado como nunca había recibido el puerto y las operaciones top off de complementación de granos que se han anunciado por la prensa.

Por lo tanto, no es que el canal no tuviera la profundidad sino que había una zona del antepuerto que podía ser peligrosa porque no tenía la profundidad que garantizara la maniobra de esos grandes barcos portacontenedores. Esto, desde luego no es deseable; no queremos que se repita.

Esa es la situación que conocemos hasta el momento.

Respecto al Río Uruguay, las partidas a que se refiere el diputado Lafluf, la verdad es que no sé si están previstas porque no está en el área de responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Nunca el Ministerio había decidido esa transferencia; tengo entendido que era una transferencia con la que se contribuía a la Comisión Administradora del Río Uruguay para completar el esfuerzo de dragado en el Río Uruguay en toda su extensión, incluyendo Concepción del Uruguay.

Para tranquilidad del diputado Lafluf, diré que hemos tenido demostraciones en estos últimos días de que pueden llegar navegando a 23 pies lo que supone que, efectivamente, tenemos los 25 pies de profundidad en el Puerto de Fray Bentos. Esa tarea fue terminada por las dragas de la Administración Nacional de Puertos.

Por último, quiero referirme a la escollera de Cufré. Estamos prontos, pero nunca dependió del Ministerio de Transporte y Obras Públicas exclusivamente, salvo en el momento en que se realizó esa obra inadecuada, innecesaria y sin estudio previo que trajo consecuencias y sigue trayéndolas. Ahí quedó un murallón, una escollera sin asentar, con grandes piedras puestas arriba de la arena y que salió un platal. Además, la consistencia de la piedra está probado que es inconveniente para soportar los efectos del curso de agua, sin haberse estudiado qué consecuencias tendría sobre el resto de la costa y, fundamentalmente, sobre el departamento de Colonia, con un proyecto de terminal de barcos absolutamente precario e insuficiente. Todo esto sumado al argumento de que se iba a reactivar la navegación en el Cufré. Para navegar en el Cufré no se necesita nada; si algo se necesita es que esa barra de arena, que se genera en toda la desembocadura como consecuencia del choque de las corrientes de los dos ríos, se retire a través de un dragado relativamente sencillo y barato. El problema es que como pasó tanto tiempo de idas y venidas, este tema -que no supimos en todo el tiempo anterior arreglar razonablemente- finalmente llegó a la Justicia. La Justicia tomó una

decisión: debemos retirar en ciento ochenta días todas las rocas, lo que sale un platal. Además de no saber qué hacer con esas rocas, que no sirven para mucho, tampoco sabemos dónde ponerlas.

Frente a esta resolución del Juez respecto a los ciento ochenta días, estuvimos conversando con los intendentes, tanto de San José como de Colonia, y habíamos llegado al acuerdo de procurar una solución intermedia. Esa solución era que se pudiera reducir la escollera a la mitad para reestablecer un mayor flujo de arena hacia el lado de la costa de Colonia. Vuelvo a repetir: los intendentes estuvieron de acuerdo. Es más; uno de ellos firmó una nota para que pudiéramos hacer una presentación ante el Juez para pedir que nos autorizaran, por lo menos, a dar un paso intermedio, replegando más o menos el 50% de la escollera para ver qué pasa. El otro intendente sé encontró con una fuerte resistencia de parte de determinados sectores que defienden algo que, creo, no vamos a afectar. Si retiráramos todo, es posible que esa lengua de arena que se acumuló en Cufré -y que hizo un espacio muy agradable, sobre todo en épocas de verano-, pudiera quedar afectada. Pero si logramos convencer al Juez interviniente de esta solución intermedia, podríamos garantizar que la lengua de arena permanezca, por lo menos, casi en su totalidad, y de este modo podremos ir por el camino que indica el sentido común.

SEÑOR URIARTE (Daoíz).- Saludo a muchos amigos con los que compartí este recinto.

Hoy, en mi función de director Nacional de Arquitectura, voy a decir lo siguiente. Como saben, la Dirección Nacional de Arquitectura funciona como una verdadera empresa de construcción del Estado. Por lo tanto, le corresponde más bien ejecutar las partidas presupuestales al realizar las obras encomendadas por los distintos comitentes.

Básicamente, podemos dividir en tres aspectos las actividades que realizadas por la Dirección Nacional de Arquitectura en el año 2015 y lo que va de 2016. Por un lado, están las obras que se realizan en forma directa, a través de sus funcionarios. En este momento, tenemos cincuenta y una obras de este tipo; muchas son muy importantes y algunas que voy a mencionar, son sumamente trascendentes. Han visto que recientemente hemos terminado la fachada del Cabildo de Montevideo. Es una obra que vale la pena reseñar porque llevó un buen tiempo, pues se hizo con total conciencia. El resultado del trabajo ha sido muy bueno. Este tipo de trabajo de reconstrucción patrimonial no se había hecho en el país hasta el momento. Se logró una capacitación del personal que no tiene parangón, inclusive a nivel privado, porque se realizó con las ciencias y las artes del momento que se hizo el Cabildo, recuperando la piedra que tenía el edificio, yendo a la fuente donde se extrajo esa piedra en el siglo XIX. Entonces, se hizo un trabajo muy exhaustivo que vale la pena remarcar.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Sebastián Andújar)

Tenemos algunas otras obras importantes para señalar como, por ejemplo, la escuela Brasil, que también es una obra de carácter patrimonial -saben lo que significa en Montevideo- y el Espacio de Arte Contemporáneo, donde está ubicada la vieja cárcel de Miguelete, edificio que hoy está restaurado en un 25% y seguimos trabajando en él.

En cuanto a otro tipo de obras de carácter fundamental para el país en materia social y educativa, queremos hablar sobre los trabajos que se realizaron para el ex Sirpa, hoy Inisa, y los que se están haciendo para el INAU. Algunos se terminaron recientemente, con excelente calidad, como es el caso del INAU de Young, pero también en Fray Bentos, Rocha y otras localidades del país. En este momento trabajamos en obras directas en quince de los diecinueve departamentos.

Otra de las obras a destacar es el nuevo edificio del Tribunal de Cuentas; también algunas obras encomendadas por el BPS y el Liceo Nº 2 de Progreso que se instalará próximamente.

Hay una obra que ha motivado preocupación en la Cámara de Representantes y es la Colonia de Vacaciones; viejo Hotel de Piria, más conocido como Hotel de Baños. En ese sentido, nos hemos preocupado por el tema y la semana que viene comenzaremos a trabajar allí, en acuerdo con la ANEP, a fin de mantener y mejorar el edificio, sin necesidad de que los niños dejen de concurrir, que era el mayor problema que se planteaba.

También es muy importante señalar el trabajo que estamos haciendo en Dolores. En este momento, tenemos realizadas aproximadamente cincuenta casas y hay setenta por reconstruir. Aquí quiero señalar algo muy

importante: gracias a que el Parlamento aprobó que la Dirección Nacional de Arquitectura pudiera volver a contratar personal eventual -nos autorizó hasta trescientas contrataciones-, pudimos dar una rápida respuesta a la situación difícil que se vivió en Dolores. Tan es así que a los quince días de ocurrido el tornado, la Dirección Nacional de Arquitectura ya estaba trabajando allá. Hicimos un llamado que permitió contratar a cincuenta personas de Dolores y Mercedes y eso fue lo que nos permitió trabajar tan eficientemente. También hicimos un acuerdo con Inefop, que tenía la perspectiva de tomar a veinte personas de nuestra lista, y a las que vamos a dirigir directamente nosotros. Y, en acuerdo con la Dirección Nacional de Vivienda, nos planteamos llegar a un total de cien trabajadores en la reconstrucción y, en seis u ocho meses, todas aquellas casas con perspectivas de ser reconstruidas -no las que habían desaparecido, obviamente, sino las que tenían deterioros importantes, pero eran rescatables- podrán ser atendidas y terminadas. Realmente, ese trabajo mereció un reconocimiento importante por parte de la población de Dolores.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Óscar Groba)

En otro plano, también la Dirección está trabajando en proyectos importantes; es toda el área de Estudios y Proyectos. En este momento se está abarcando una totalidad de treinta y dos mil metros cuadrados de obras públicas de importancia para el país. Vale la pena mencionar algunas de ellas, como la Colonia Etchepare, donde recientemente, con la donación, que en parte fue de Estados Unidos y la otra, de fondos de ASSE, se acordó en un convenio una obra, que incluye cocina y lavadero, de más de mil cien metros cuadrados, con US$ 2.500.000 de inversión. También hay que mencionar la Dirección General de Registros, el Archivo General de la Nación, el Sodre. En total, tenemos más de treinta y cinco proyectos de distinta entidad, todos de importancia para el país.

Voy a señalar un caso que es muy importante para el Parlamento, como proyecto, sobre el que ya hemos hecho exposiciones en esta misma sala, que es el Parlasur, aunque obviamente hoy no están dadas las condiciones para que se materialice la obra. Lo importante es tener el proyecto, que ya fue aprobado por los distintos organismos que tienen injerencia en esto, en particular, la Comisión de Patrimonio, la Intendencia de Montevideo y quienes representan al Parlamento en el Parlasur.

Finalmente, quiero resaltar el apoyo que la Dirección ha dado en materia de emergencias. Ya estuve hablando el caso de Dolores, pero la Dirección también cumplió un importante papel en lo que sucedió con las inundaciones de Paysandú y Salto. A través de grupos de profesionales, se hizo el relevamiento de las casas afectadas y, fundamentalmente, las autorizaciones para que la gente pudiera volver, previendo derrumbes, problemas eléctricos, etcétera y aportando su maquinaria en lo que fueron las inundaciones de Salto.

En el caso de Dolores, además de la reconstrucción, la Dirección estuvo trabajando, y tiene hasta el día de hoy a su cargo el depósito de materiales de construcción, lo que ha permitido la recepción y distribución en forma ordenada, de acuerdo a las disposiciones del Sistema Nacional de Emergencias y de la Intendencia de Soriano.

En cuanto al futuro de la Dirección Nacional de Arquitectura -como ya se planteó en la etapa de Presupuesto y es de conocimiento de ustedes-, en acuerdo con el señor ministro, la idea es convertirla en un servicio descentralizado del dominio industrial y comercial del Estado. La razón que se ha explicitado claramente es que con una actividad tan operativa es muy difícil transitar por esta vía dentro del Estado central. Si bien se ha hecho a lo largo de cien años, las limitaciones son muy importantes y eso frena el desarrollo y la posibilidad de actuar en las obras.

El proyecto lo tenemos pronto, pero la idea es presentarlo -por supuesto, si el Poder Ejecutivo está de acuerdo- una vez que se culmine esta etapa de la Rendición de Cuentas, que tiene ocupada a la Cámara de Diputados.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Quisiera referirme a este último aspecto que mencionó el doctor Uriarte, que me parece singularmente relevante y que es también muy revelador. Casualmente, pensaba preguntar con relación a la eventual reestructura de la Dirección, porque su futuro había quedado en esos términos cuando el ministro vino a presentar el presupuesto nacional el año pasado. El ministro en ese entonces no anunció -no estaría en condiciones de hacerlo todavía- esto que acaba de comunicar el doctor Uriarte ahora, es decir, la modificación legislativa, en el sentido de transformar la Dirección de Arquitectura, que hoy es un órgano desconcentrado, una unidad ejecutora del Ministerio de

Transporte y Obras Públicas, en una nueva empresa pública, en un servicio descentralizado -supongo que por definición- del dominio comercial e industrial del Estado y, por lo tanto, en términos constitucionales, en uno de los entes definidos en el artículo 221.

Conocíamos esta idea porque el propio doctor Uriarte se había referido a ella públicamente, pero también habíamos visto -en medio de todo esto, que habrá sido un debate o un procesamiento interno de la decisión en el ámbito del Poder Ejecutivo y del Gobierno- que el ministro había manifestado en su momento algunos reparos; inclusive, en alguna instancia, llegó a pronunciarse en términos de un desmentido con relación a esa idea, palabra más, palabra menos, no quiero incursionar en definiciones terminológicas; además, tenemos al ministro acá para que nos haga las precisiones correspondientes. Lo que sí quiero decir es que estamos frente a una definición significativa que tiene que ver con una reforma del Estado de envergadura, respecto de la cual no pretendo abrir un debate ahora, pero vamos a tener que discutir y mucho. Una vez que ese proyecto de ley llegue al Parlamento, seguramente, tendremos que intercambiar ideas -para plantearlo en esos términos- con el Gobierno, y la oposición obviamente tendrá que decir cosas al respecto.

Recuerdo que el año pasado, en la instancia del tratamiento de la Ley de Presupuesto, se aprobó la creación de un registro de trazabilidad de la obra pública y fue allí donde esta discusión se planteó. No sé si ese registro tiene un carácter preparatorio o previo a estas definiciones que ahora parece que se han adoptado y me interesaría saber -ya que el doctor Uriarte lo planteó- en qué etapa se encuentra el desarrollo de ese programa, la creación de ese registro que tenía por finalidad, si mal no recuerdo, consignar allí todo lo concerniente a los edificios públicos en términos de refacciones, reformas, mantenimiento, vinculados con los mismos.

Ahora, específicamente, la pregunta que quiero hacer, para precisar bien por lo menos los tiempos -porque es un debate que se nos viene y supongo que será bastante intenso y apasionante-, es si la idea que el Gobierno maneja es transformar esto en un servicio descentralizado que sea de conducción colegiada o simplemente desde el punto de vista de la estructura administrativa y burocrática, y por lo tanto, en cuanto al costo que esto le demandaría o le demanda actualmente a la Dirección de Arquitectura, al erario, no habría mayores modificaciones. Es decir, quisiera saber si la modificación es simplemente jurídica y de estatuto, y por lo tanto, lo que hoy es un órgano desconcentrado pasaría a ser simplemente un servicio descentralizado - deduzco que vinculado con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Transporte- o si esa nueva empresa pública -porque sería una nueva empresa pública de construcción pública, que todos sabemos ya ha motivado comentarios adversos de parte del sector privado; ese también es un dato objetivo que aconteció en su momento: la Cámara de la Construcción en principio se pronunció en contra de esta idea; no estoy adelantando opinión, sino simplemente relatando hechos- implicará agrandar lo que ya tenemos en la Dirección de Arquitectura y dotarlo, por lo tanto, de un esquema y una estructura de funcionamiento todavía mucho mayor y más ambiciosa. Y también, si el propósito es avanzar con respecto a lo que hoy es competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Dirección de Arquitectura, que es realizar obras del sector público y vinculadas con los edificios públicos, y entrar en el ámbito que hoy está a cargo y que es competencia de las empresas privadas. Porque en un mercado chico como el nuestro, una decisión de este tipo, sobre todo en función del plan de negocios que eventualmente esa nueva empresa pública vaya a impulsar, puede llegar a generar distorsiones importantes, a favor o en contra, no lo sabemos, pero sin ninguna duda no es un hecho insignificante.

Reitero que el año pasado, con relación a esto, el señor ministro estaba más bien vacilante cuando vino a presentar el presupuesto y lo que en algún momento se anunció como una decisión tomada, si no lo desmintió, por lo menos lo relativizó. Tal vez ahora haya tomado la decisión de avanzar; eso lo deduzco por lo que el doctor Uriarte acaba de anunciar.

Entonces, si es posible, me gustaría tener alguna definición adicional y la ratificación de que pasada la instancia presupuestal estaría llegando ese proyecto de ley al Parlamento, según entendí.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- El doctor Uriarte habló de los convenios y los trabajos en quince de los diecinueve departamentos. Quisiera saber si son obras directas del Ministerio, convenios con las intendencias o -no sé si fue en esta área que el ministro dijo que no se haría más el Plan Realizar y se empezarían a hacer convenios como antes, con las organizaciones sociales- convenios con las organizaciones sociales. Cuando se hacen convenios entre el Ministerio de Transporte y organizaciones sociales para hacer proyectos en los diferentes departamentos, generalmente el

Ministerio aporta una parte que por lo general es muy importante también, más o menos el 70% de la obra, y la organización tiene que poner el 30% restante. Pero en la inmensa mayoría de los casos la institución no tiene esos recursos, entonces, siempre termina en la intendencia pidiendo que se le aporte ese 30%, sea en mano de obra o lo que fuera.

Entonces, quiero plantear que cuando se hagan convenios con organizaciones sociales en los departamentos siempre tengan eso presente para coordinarlo con el intendente.

SEÑOR VIERA (Tabaré).- Mi pregunta tiene que ver con la ciudad de Dolores, a la que hizo referencia brevemente el doctor Uriarte.

Quisiera conocer algún detalle más de la planificación, de cómo marcha lo que el Ministerio se ha comprometido a aportar allí, donde ya sabemos que existe una situación extrema y compleja. En particular, me gustaría saber lo que se va a hacer con algunos edificios que son patrimonio nacional, como la iglesia, que sufrió desperfectos en el techo muy importantes. Me consta que en la reunión que hubo para tratar esta situación se elaboró un expediente y, según se nos ha informado, el Ministerio se habría comprometido a hacer algún aporte.

Me gustaría saber más detalles de esta situación de extrema gravedad, cuya recuperación está llevando mucho tiempo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo hice referencia al proyecto de descentralización del sector obra cuando vine hace un poco más de un año a discutir el presupuesto quinquenal. En aquel entonces anunciábamos que estábamos trabajando en esa idea y que nuestra intención era presentarlo al Parlamento antes de esta Rendición de Cuentas.

Efectivamente, el tiempo no nos ha dado porque el proyecto tiene una complejidad que exige ir afinando conceptos y hacer consultas; sin perjuicio de ello, hemos dispuesto expresamente no promover nunca ni en el presupuesto quinquenal, ni ahora, ningún artículo vía presupuesto o Rendición de Cuentas, porque entendemos que esto amerita un análisis de otro tipo, con más tiempo, más serenidad, más elementos y con más opiniones, que seguramente la discusión parlamentaria habilitará.

En cuanto a que nosotros vacilamos, no sé si corresponde el término. De lo que sí estamos seguros es de que tenemos que ser muy juiciosos, muy prudentes, porque estamos recorriendo un camino en el que solo el cambio no es garantía del resultado, y es lo que estamos buscando. Y como es algo que no está hecho ni escrito, estamos tratando de reflexionar y dar pasos seguros.

Los delegados de la Cámara de la Construcción ante el anuncio del proyecto manifestaron su preocupación y su oposición, y esto motivó un intercambio con sus representantes y también con los de la Liga de la Construcción. Ellos habían interpretado que se iba a conformar una empresa constructora del Estado, pero ese no es el objetivo. No queremos conformar una empresa constructora del Estado y salir a competir a la plaza donde confluyen las demás empresas constructoras para participar en todos los concursos de precios y licitaciones

El objetivo es que haya un importante abanico de funciones relacionadas con el fortalecimiento de la capacidad de obra, y en muchos casos con la construcción y recuperación de inmuebles del Estado. La preservación patrimonial es cada vez es más necesaria, y no basta con resoluciones técnicamente adecuadas a nivel de la Comisión Nacional de Patrimonio Histórico si después no podemos ir acompañando y respaldando ese tipo de iniciativas.

Es cierto que en el presupuesto quinquenal hablamos mucho de los registros de trazabilidad, pero no es una iniciativa que hayamos incorporado nosotros, sino que ya estaba planteada en la Dirección de Arquitectura desde el período anterior. Este es un camino que se está continuando y que resulta de relevancia con vistas al futuro.

Vinculado a este comentario, queremos decir que en esa idea de proyecto no nos estamos proponiendo la liquidación de la Dirección Nacional de Arquitectura y de todas las funciones que la integran. Lo que estamos

analizando es la posibilidad de que el Estado fortalezca sectores que, a la vista está, se han ido debilitando en cuanto a su capacidad de respuesta de obra.

En el presupuesto quinquenal se aprobó la disposición por la cual se permite la contratación limitada y en determinadas condiciones del personal obrero, que fue imprescindible para tener alguna capacidad de respuesta. Queremos resolver esto de una manera permanente, no liquidando la Dirección en un conjunto de atribuciones -que al contrario de lo que se piensa van a estar más vigentes que nunca- sino que lo que buscamos es que la capacidad de respuesta en obra a través de esta figura descentralizada pueda ser más efectiva, mejor dirigida, apuntando más a las necesidades que tiene el país en esta materia y que sea menos burocrática.

Nosotros hubiéramos querido promover antes la discusión de esta iniciativa, pero el camino hay que hacerlo con responsabilidad y siendo cuidadosos; además, para que llegue al Parlamento tiene que recoger el apoyo del presidente de la República y del Consejo de Ministros. Por lo tanto, no solo tenemos que ponernos de acuerdo en casa y contemplar las distintas realidades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino tratar de convencer a los demás y después concretar el mensaje. Creo que es un trabajo muy importante que tendrá que abordarse a nivel de algunas de las comisiones parlamentarias. Creo que lo peor que nos puede pasar en este caso es andar apurados, pues es un tema delicado. Si encontramos una buena fórmula, tal vez, se podría replicar en otras experiencias. Pero, no queremos equivocarnos.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Agradezco mucho al señor ministro las explicaciones.

Francamente, me da la impresión de que si bien la versión que nos acaba de trasmitir el señor ministro no es contradictoria con la que minutos antes expresó el señor director nacional de Arquitectura, tampoco es totalmente coincidente.

Acepto que el ministro diga que en la instancia presupuestal del año pasado ya había anunciado este camino. Sin embargo, me da la impresión de que quien no estaría de acuerdo con el ministro es él, porque se anunció que efectivamente iban a ir por el camino de enviar un proyecto de ley y conformar un servicio descentralizado en sustitución de la actual Dirección Nacional de Arquitectura. Sin embargo, el ministro acaba de desmentirlo en el desarrollo de su exposición porque finalizó diciendo que iban a ir despacio porque todavía no tenían una definición en cuanto al modelo o esquema y que hacia la interna del propio gobierno y del Consejo de Ministros tendrían que analizarlo.

Me queda claro que por lo menos el ministro y el señor director nacional de Arquitectura manejan ritmos distintos porque este último dijo, concretamente, que luego del presupuesto vendría un proyecto de ley por el que se crearía un nuevo organismo que no apuntaría solo a dar más autonomía, descentralización o desconcentración a la Dirección Nacional de Arquitectura sino a crear una persona jurídica pública nueva que sería el servicio descentralizado Dirección de Arquitectura, si así se llamara.

También me queda claro, armonizando desde el punto de vista institucional lo que expresaron el doctor Uriarte y el señor ministro Rossi, que si se confirma lo que anunció el director nacional de Arquitectura vamos a tener más burocracia y más cargos políticos, porque si creamos un servicio descentralizado deberá tener o un director general y un subdirector o un directorio de tres o cinco miembros, como ha sido histórico en la legislación uruguaya con relación a estos asuntos. Y si además el ministro agrega que la Dirección Nacional de Arquitectura no se va a desmantelar es porque seguirá existiendo con un director al frente que ocupará un cargo de confianza que será el nexo con el Poder Ejecutivo y con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas del nuevo ente o servicio descentralizado que se cree.

Francamente, después de haber escuchado al señor ministro la confusión aumenta, porque no advierto muy bien en qué estamos. O estamos estudiando el tema y discutiéndolo a la interna del Poder Ejecutivo, como dijo el señor ministro, o hay un proyecto de ley pronto para ser enviado al Parlamento, como dijo el doctor Uriarte minutos antes.

Una de las dos versiones es la acertada y quisiera saber realmente en qué situación estamos. Supongo que por razones de jerarquía debo tomar como oficial la palabra del ministro y no tanto la del director Uriarte.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Según lo expresado por el señor diputado Abdala ha quedado en evidencia que me llevo muy mal con el doctor Uriarte y, además, conmigo. Nos llevamos los tres muy mal y nos cuesta ponernos de acuerdo.

(Hilaridad)

——Al respecto quisiera hacer algunas precisiones.

Más allá de todas las posibilidades que analizó el señor diputado Abdala tenemos temas que no están totalmente resueltos ni definidos. De lo contrario, no habría ningún motivo para que no se hubiera iniciado el proceso. Si estamos diciendo que no llegamos a tiempo a pesar de que era nuestra voluntad y que debemos resolver ciertos temas es porque estamos trabajando.

También es cierto que el trabajo dentro de nuestro Ministerio es una parte pero debe ser compartido por otros sectores del gobierno nacional, porque una iniciativa de este tipo no puede ser tomada por Uriarte o Rossi individualmente ni por ellos dos solamente, sino que se necesita ir construyendo un camino. Por lo tanto, eso es lo que está en discusión.

Yo pedí al doctor Uriarte que planteara cómo está trabajando la dirección y qué objetivos tiene, incluyendo este tema, que es importante en el trabajo que estamos llevando adelante. El hecho de que diputados hagan una pregunta y el ministro dé la palabra final se debe a que mientras tenga la responsabilidad de ocupar la titularidad de esta cartera tendré la obligación de dar la última definición, que es la que debemos tomar en cuenta.

Por otra parte, el señor diputado Lafluf planteó el tema de la participación en determinadas iniciativas que se desarrollan a nivel municipal, etcétera. El Ministerio no tiene muchos instrumentos para participar en la ayuda de distintos proyectos e iniciativas que muchas veces surgen de las Juntas, las Alcaldías y los gobiernos departamentales. Tratamos de ingeniarnos para encontrar la manera de ayudar, especialmente en algunos temas que entendemos importantísimos y que surgen del compromiso social de los vecinos y del apoyo de instituciones oficiales como la intendencia y el ministerio, en lo que se pueda. Es cierto que en esta materia la política de convenios es el instrumento del cual podemos disponer y no con un 70% y un 30% sino con un 50% y un 50%. Se trata de un convenio mitad y mitad que el Ministerio no hace directamente con las intendencias ni con otros organismos del Estado -no debe hacerlo-, aunque todos sabemos que en algunos casos la verdad es que figura una entidad con personería jurídica que para ser la contraparte reúne recursos que muchas veces son aportados por otros organismos del Estado. Pero la relación es de la intendencia con la comisión de vecinos, que es la responsable de la administración.

Yo digo que este instrumento anda bien, ha dado resultados y resuelve problemas. Precisamente, creo que su flexibilidad es la que le ha permitido funcionar y permanecer en el tiempo superando las características diferentes, porque hay quienes en una institución de cualquier tipo forman un equipo de trabajo que comprende cuáles son los mecanismos de los convenios y se convierten en una máquina de hacer convenios, concretarlos y liquidarlos y hay que decirles que vayan más despacio, porque no podemos terminar haciendo solo convenios para un tema porque esta es una política por la que se debe mirar más en general. Mientras tanto, por otro lado hay grupos de vecinos que por inexperiencia, limitaciones o problemas de medios van mucho más despacio y tienen muchas más dificultades, por lo que hay que ayudarlos, acompañaros y esperarlos, pero yo creo que lo bueno es que el porcentaje de culminación feliz es altísimo, resulta eficiente y se resuelven problemas.

Con respecto al tema de Dolores podemos decir que todo el gobierno nacional y me consta que también la Intendencia de Soriano desde que sucedió ese desastre han procurado acompañar el proceso de recuperación primero en la etapa de limpieza y luego en la reconstrucción. Aquí aparece nuevamente la palabra tiempo que es una obsesión personal. Comprendo a los vecinos que ven que han pasado sesenta días y todavía no han visto avances, inclusive en soluciones personales o familiares. Se ha hecho un esfuerzo grande. El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente ha dado pasos muy importantes para resolver el problema de la vivienda. Me consta que la Dirección Nacional de Arquitectura ha tenido resultados importantes que son reconocidos por muchos vecinos porque hemos recibido comunicaciones que resultan un mimo al alma debido al agradecimiento que demuestran por algo que es lo mínimo que podían esperar. Sin embargo, estamos lejos de resolver todos los problemas. El tema de la capilla de la catedral estará entre los

proyectos en la medida en que no haya peligro de que se caiga o suceda un desastre; de lo contrario, no debe estar entre lo que estamos priorizando para ayudar, lo antes posible, a que Dolores recupere la vida normal. ¿Y después? Después seguiremos todos tratando de avanzar. Me consta que así lo están haciendo muchos.

SEÑOR URIARTE (Daoiz).- Quiero hacer una aclaración al señor diputado Lafluf. Hoy hice referencia a los lugares donde estamos trabajando, que son quince departamentos. En algunos casos trabajamos en convenio con las intendencias, pero no tiene nada que ver con los convenios sociales a los que refirió el señor Ministro sino que se trata de obras concretas. En el caso particular de Río Negro, estamos analizando dos convenios específicos: uno para la Casa de la Cultura y otro para el teatro. A esto era a lo que me refería.

En cuanto a Dolores, estamos trabajando exclusivamente en materia de viviendas porque fue la prioridad que definió el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, con los rubros que nos dio esta Cartera para financiar ese trabajo.

Con Inefop vamos a trabajar porque el convenio que tiene con la Intendencia de Soriano es para atender pequeños comercios e industrias y otras situaciones que no son viviendas. En este caso habrá veinte trabajadores dedicados a ello.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si el señor presidente está de acuerdo, continuamos con la Dirección Nacional de Transporte. Este punto será considerado por el señor Felipe Martín.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Voy a iniciar la exposición reiterando lo mismo que digo cada vez que concurro a esta comisión cuando se considera la rendición de cuentas. La Dirección Nacional de Transporte es básicamente una unidad ejecutora y reguladora de servicios. Por lo tanto, está principalmente abocada en su jurisdicción a reglamentar, controlar y, sobre todo, ser facilitadora de las mejores condiciones en las que se transportan las mercaderías y las personas.

En 2015, en materia de cargas, la Dirección Nacional de Transporte continuó priorizando la profesionalización de la actividad del sector. En el presupuesto se incorporaron ocho artículos de los cuales más de la mitad estaban directamente relacionados con seguir apoyando la profesionalización de esta actividad. En lo que tiene que ver con la creación de un registro de cargadores, esta Dirección viene desarrollando desde 2007 un trabajo muy fuerte en materia de control de pesos y dimensiones en las rutas nacionales. De alguna manera, tiene la función de ser un auxiliar de apoyo a los esfuerzos y a las inversiones que realiza la Dirección Nacional de Vialidad. En ese sentido, también se estableció una norma vinculada a mejorar, precisar y jerarquizar el papel del órgano de control del transporte profesional que integran los Ministerios de Transporte y Obras Pública y de Economía y Finanzas y la gremial más representativa de los propietarios de la actividad. Además, en carácter de observador, integra este órgano de control el Sindicato Único del Transporte de Carga y Ramas Afines.

Por otra parte, cabe señalar que también remitimos una iniciativa relativa a instrumentar la notificación electrónica con el sector. Téngase en cuenta que nosotros hacemos una inspección anual de todo lo que tiene que ver con el transporte profesional de carga y con el transporte propio. Esta inspección nos lleva desde el mes de marzo hasta diciembre. En esa instancia, se controla la documentación, la inscripción y si se está al día con los organismos públicos nacionales, los seguros y las condiciones de los vehículos en cuanto a la vigencia de las inspecciones técnicas. Esto se hace especialmente para librar la habilitación del permiso nacional de circulación y que puedan trabajar sin inconvenientes durante el año.

Estamos hablando de aproximadamente seis mil empresas. Necesitamos incorporar tecnología que nos dé mayor agilidad y garantías a fin de contar con un mecanismo de comunicación de todo lo que se está llevando adelante por parte de la Dirección Nacional de Transporte como, por ejemplo, comunicados, circulares, imprevistos de circulación, restricciones, sanciones, etcétera. A través de la reglamentación de los decretos, este año se ha podido instrumentar y aplicar todos estos aspectos.

Dentro de los esfuerzos que se llevaron adelante durante 2015 para seguir extendiendo la jerarquización del control de peso, se llamó a licitación internacional. Todo el proceso culminó a fines del año 2015. A

comienzos de 2016 este sistema fue objeto de aplicación y se extendieron los controles, y de dieciséis puntos fijos y dos puntos móviles a lo largo de las rutas nacionales se pasó prácticamente a veintidós, más tres sistemas de control móvil. Esto va a permitir que tengamos la cobertura de toda la red primaria nacional, y al cabo del año identificar los lugares y cómo está distribuida la carga en la geografía del país, así como cuáles son los itinerarios para llegar desde los lugares de origen a los puntos de destino. Simultáneamente con ello se ha ido instrumentando y hoy está operativa la Guía Electrónica de Transporte de Carga, que es un instrumento valiosísimo a los efectos de tener un mejor manejo de la información, tanto para los reguladores como para los operadores, porque permite identificar el origen, el destino, el itinerario, el rubro, el peso, el cargador, qué equipo está cumpliendo ese trabajo y quién se desempeña al frente. Cruzar toda esa información permitiría en el futuro tener un insumo muy importante para todo lo que tiene que ver con la planificación que lleva adelante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la instrumentación de su infraestructura.

En el año 2015 las balanzas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas pesaron 2.030.000 camiones. De ellos, 293.000 infraccionaron en el exceso de peso. Aplicadas las tolerancias que rigen a la fecha, se sancionó alrededor de 100.000 camiones, lo que representa un 0,5% del total de las intervenciones que se realizaron en las rutas nacionales para controlar el peso. Es decir que hay 1.900.000 camiones que han cumplido con la tasa de respeto estipulada en las balanzas.

También es importante señalar que se está en proceso licitatorio -aún no ha culminado- para la instalación de la nueva concesión de las estaciones de inspección técnica vehicular. Durante todo 2015 y en lo que va de 2016, esta actividad se ha desarrollado con las cuatro líneas de control que existen a nivel del área metropolitana y las dos estaciones que rotan en el país que, en promedio, llegan siete u ocho veces al año a los distintos lugares. En total, se realizaron alrededor de 57.000 inspecciones de equipos de gran y mediano porte, incluyendo los ómnibus.

Por otro lado, teniendo siempre como objetivo la profesionalización del sector, el año pasado se realizaron en siete departamentos los cursos en convenio con el Inefop, conjuntamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la gremial de transportistas y el sindicato. En grupos de hasta treinta y cinco funcionarios se realizaron cursos para impulsar los planes de conducción segura en distintos puntos del país, especialmente en aquellas zonas que lo han reclamado con más fuerza, sobre todo por el movimiento de carga a nivel nacional de madera y granos.

Cabe señalar, además, que en el año 2015 finalizó el primer curso de formación continua de choferes profesionales que generó la UTU, a partir de un convenio con todos los que integramos el sector, el Banco de Seguros del Estado, la Fundación UPM y la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay. Un acuerdo que comenzó en el año 2013 culminó en el diseño de un curso y en la preparación de los primeros docentes. Del departamento de Río Negro, específicamente de Fray Bentos, de la UTU ubicada en la zona de Las Cañas, egresó el primer grupo de este curso. Esto es muy importante porque en los últimos años se ha incrementado el movimiento de carga y, también, el parque automotor. Pero, indudablemente, no es lo mismo manejar un vehículo liviano que un camión capaz de arrastrar 45.000 kilos, y sabemos que no hay suficiente personal formado en la actividad profesional. Además, debemos tener en cuenta que esta actividad incorpora elementos que no son habituales en otras áreas, como el desarraigo. Me refiero a que estos choferes suelen estar demasiado tiempo fuera de sus lugares de residencia. También es necesario dictar en los cursos políticas de conocimiento y formación en áreas como la salud y otras disciplinas, para ayudar a la formación de choferes profesionales.

El segundo punto tiene que ver con el transporte de pasajeros.

En general, la actividad del sector, tanto de los servicios de la zona metropolitana suburbana como de los interdepartamentales, mantiene una meseta, con una leve caída en la actividad. El año pasado, el sector suburbano tuvo una caída del orden del 5%, y el interdepartamental del 3%. Esto también se verifica en la Terminal de Tres Cruces, donde fue del orden del 3,4%.

De todas maneras, se ha insistido en reforzar las dos políticas públicas dirigidas a este sector de actividad como depositario y beneficiario de sus propios usuarios. Me refiero a las políticas de reintegro del fideicomiso del boleto y a las partidas vinculadas a colaborar para que los boletos de estudiantes representen un peso menor para las familias y los alumnos puedan estudiar.

En el año 2015, 57.112 alumnos en todo el país -trasladados en sistemas suburbanos departamentales del interior o interdepartamentales- fueron beneficiarios de este programa, que les otorga 50 viajes.

Además, durante 2015 se acompañó muy de cerca la negociación del laudo salarial en el sector. Indudablemente, este es uno de los rubros que tiene incidencia directa en el costo de los pasajes. En general, fue bastante sensata la negociación. Cerró casi sobre las pautas que fueron presentadas en su momento por el Poder Ejecutivo. Se decidió acompañar la evolución de la inflación, con correctivos según los subgrupos, a los treinta o treinta y seis meses.

Esta es una actividad que, en general, se ha mantenido estable. Los niveles de renovación de flota también se han mantenido. Si bien la reglamentación exige un promedio de antigüedad del orden de los doce años, con una vida útil de dieciocho años, hay muchas empresas que tienen flotas muy por debajo de esa antigüedad. Estamos pidiendo enlentecer los factores de renovación. Sabemos que es muy importante trabajar con unidades más nuevas, porque son menos costosas en su operativa, pero también es cierto que su amortización representa una obligación muy importante en años. Además, si bien la divisa en estos últimos dos meses se ha mantenido estable, aconsejamos mayor cautela. Debemos tener en cuenta que estamos trabajando con flotas que, en promedio de antigüedad, son las más jóvenes que ha tenido el país en los últimos años.

En lo que tiene que ver con el transporte fluvial y marítimo, nuestra actividad sigue identificada con la política de registrar las embarcaciones, de autorizar y extender los permisos para llevar adelante la operación y colaborar con las autoridades de Prefectura en las condiciones en que las embarcaciones deben llevar adelante la operativa y de controlar la operativa en sí. Por otro lado, con respecto al año pasado, ha habido un incremento del movimiento de pasajeros por vía fluvial del orden del 10%. Los destinos más importantes son Colonia-Buenos Aires, Montevideo-Buenos Aires, Carmelo-Tigre, Salto-Concordia, Bella Unión-Monte Caseros y Nueva Palmira-Tigre, por lo que podemos decir que este incremento se ha verificado por el tráfico con la República Argentina.

En cuando al transporte fluvial, también se verificó un incremento muy importante con respecto al movimiento de carga. En el año 2012, cuando se comenzó a aplicar en el vecino país la Resolución Nº 1.108, se empezó a trabajo para tratar de incentivar el movimiento de carga en la hidrovía, lo que hizo posible que hoy tengamos un tráfico muy importante, especialmente con Paraguay. Actualmente hay un movimiento de carga de 194 barcazas, 144 de las cuales trabajan directamente atendiendo la carga de Paraguay.

De todos modos, si prestamos atención a la bodega del transporte internacional de camiones también podremos verificar que ha habido un incremento -de ocho veces- del movimiento de carga. En ese sentido, se pasó de 80.000 toneladas a aproximadamente 500.000 toneladas, lo que es muy auspicioso, porque tenemos la intención -cuando analicemos el articulado verán que uno de ellos hace referencia a la Dirección General de Transporte Fluvial, porque nos parece que estos índices son una buena señal- de alentar, aunque más no sea, un incipiente desarrollo de la marina mercante en el país. Todo esto, naturalmente, apunta a apoyar y a colaborar con lo que se está haciendo a nivel regional -también a nivel internacional-, y el trabajo logístico, especialmente la intermodalidad, son importantes.

Por lo tanto, si bien podemos decir que el 95% del transporte de carga se hace a través de camiones, hay que estar atentos al desarrollo de la actividad en la hidrovía. Sin duda, hay que cuidarlo, pero también hay que incentivarlo y apoyarlo con nuevas iniciativas.

En lo que tiene que ver con el transporte aéreo, podemos decir que se mantienen los mismos niveles de movimiento de pasajeros, sumando el Aeropuerto de Carrasco y el aeropuerto de la Laguna del Sauce. En este momento, hay dieciséis empresas aerocomerciales que unen al país con trece destinos, pero dichos destinos también están acompañados de combinaciones o códigos compartidos, lo que permite que Uruguay pueda acceder al resto del mundo.

En cuanto a la carga a nivel aéreo, en el año 2015 se verifica un movimiento cercano a las 30.000 toneladas, lo que no es nada despreciable. En realidad, considerando que son pocas las empresas que realizan esta actividad a nivel aéreo, este es un hecho a destacar, por lo que debemos tratar de promover mejoras en el sector.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Solicito al señor director -no es necesario que conteste ahora- que nos remita información sobre la cantidad de carga que se transportó en el último año por las carreteras nacionales. Además, queremos saber cuánto se recaudó en los peajes de las rutas nacionales por el pasaje de los camiones de carga.

Asimismo, queremos saber cuánto recaudaron los peajes, aunque tengo claro que muchos de ellos dependen de la Corporación. De todos modos, me gustaría saber si es posible que a través de la Dirección Nacional de Transporte nos hicieran llegar esa información.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quiero consultar al señor director de Transporte sobre lo que figura en la Sección III, de Informe de Gestión, en cuanto al Programa 346, "Educación media", con respecto al subsidio al boleto de estudiante. Allí figuran cifras vinculadas a la cantidad de estudiantes que se atendieron en el interior y a la cantidad de dinero que se invirtió. También figura la cifra que se invirtió en Montevideo, pero no la cantidad de estudiantes. Por tanto, si el director tiene la cantidad de estudiantes que se atendieron, quisiera saberlo.

Por otro lado, quisiera saber si en el procedimiento de pago del subsidio al boleto se calcula la deserción que se produce en el año, y los altibajos que tienen las empresas con respecto al transporte de estudiantes de acuerdo a las distintas etapas del año.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- En este momento no tengo las cifras relativas a los estudiantes de Montevideo; tengo solo las de los estudiantes del interior, que son las que mencioné anteriormente. Como dije, en el interior se atiende a 18.225 estudiantes, quienes utilizan las líneas suburbanas de Canelones y San José. En realidad, todo está destinado a esos dos departamentos. También debo decir que 8.826 estudiantes se transportaron en servicios interdepartamentales -me refiero a las líneas que salen de la terminal de Tres Cruces o las que no tocan Montevideo-, y que 30.061 se trasladaron con empresas que dependen, y son reguladas, por las intendencias del interior. Por lo tanto, podemos decir que en 2015 atendimos a 57.112 estudiantes.

Por supuesto, vamos a enviar la información correspondiente a Montevideo.

El segundo punto es oportuno señalarlo, ya que este año empezamos una ronda de trabajo en ese sentido con las intendencias y las autoridades de ANEP, incluidas las inspecciones departamentales. En la instrumentación del beneficio se estableció que se deben actualizar las listas de beneficiarios, especialmente tomando en cuenta a los alumnos que abandonan los estudios. Por tanto, cuando los alumnos abandonan los estudios deben perder el beneficio. Esto no es una maldad, sino una forma de controlar algo que está hecho para ayudar a que los jóvenes estudien.

Entonces, estamos trabajando para que, por lo menos dos veces al año, después de la inscripción -es decir, después de las vacaciones de julio y después del feriado de primavera-, se pueda realizar una actualización, a fin de conocer los niveles de deserción, como forma de administrar más responsablemente los subsidios.

SEÑOR ANDÚJAR (Sebastián).- Con relación al transporte aéreo -de pasajeros y de carga-, me interesaría saber cómo está evolucionando la liquidación de Pluna y cómo está evolucionando y desarrollándose la actividad de ALAS Uruguay.

Quisiera saber cómo se están dando esos dos procesos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Respecto a Alas Uruguay, tenemos poca información de este último período. Cuando hablo del último período, me refiero a los últimos 30 a 45 días; ahí fue cuando tuvimos el último contacto con la empresa.

La empresa nos manifestó algunas iniciativas de relacionamiento que iba a realizar con otras empresas a los efectos de que pudieran reforzar una estrategia común, pero desconozco los resultados y las perspectivas.

Debo señalar que está cumpliendo con los servicios que tiene otorgados y comprometidos. La estrategia de la empresa era tocar un conjunto de destinos, pero está realizando alguno de ellos, no todos. Los servicios que tiene comprometidos y anunciados los está realizando con regularidad. Esa es la información que poseo.

SEÑOR FERNÁNDEZ DI MAGGIO (Gustavo).- En el presupuesto nacional se decretó la liquidación de Pluna Ente Autónomo. Pluna Ente Autónomo es accionista de Pluna S.A. empresa en trámite de concurso. En este momento, se está llegando al término de ese concurso mediante un acuerdo con los acreedores y pagos de las deudas que tenía Pluna S.A.

Esas deudas se van a abonar con el resultado que todos ustedes conocen: me refiero a la venta de los aviones bombardier. Una vez finalizado judicialmente este trámite engorroso y saldadas las deudas, se culminaría con la liquidación de Pluna Ente Autónomo decretada por los señores legisladores en el presupuesto nacional. Una vez terminado este proceso -que esperemos que sea a la brevedad-, se terminaría con las actuaciones de Pluna Ente Autónomo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Aspiramos a que en el correr del año culmine este proceso. No depende exclusivamente de lo que realice el directorio del ente autónomo porque, obviamente, son procesos donde hay que construir acuerdos para evitar el desarrollo de todos los plazos judiciales. En ese sentido, me parece que las cosas han evolucionado adecuadamente y, repito, esperamos que este proceso termine este año.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Quiero dejar constancia de que me tranquiliza que el ministro nos trasmita que con relación a la empresa Alas U en los últimos 45 días -según dijo él- el Ministerio no haya tenido contacto con el tema.

Hubo una misión integrada por algunos legisladores nacionales que se trasladó a Bolivia y que firmó la alianza estratégica con la empresa estatal BoA; uno de ellos particularmente invocó la representación del Poder Ejecutivo y de cinco ministerios, entre ellos, el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. A mí me pareció advertir, una vez que eso aconteció, que el ministro había tomado distancia de esa invocación, públicamente, y debo interpretar que esta expresión es la ratificación de que el Ministerio no formó parte de esa misión y que no está al tanto del alcance de las negociaciones. Dejo constancia porque con relación a este punto hice un pedido de informes, en los primeros días de mayo, que no me ha sido contestado todavía. Pero como adelanto de esa contestación lo que acaba de decir el ministro, por deducción, es bastante elocuente. El ministro sabrá si tiene que hacer alguna precisión al respecto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a satisfacer la deducción del diputado. Hay pequeños gustos que a uno no le cuesta nada contemplar.

(Hilaridad)

——La última reunión que tuvimos en el Ministerio con los representantes de la empresa Alas Uruguay fue anterior a esa instancia que es aludida, de viaje y anuncio de acuerdo estratégico con BoA Bolivia.

En esa instancia se llegó a un acuerdo, pero no conozco el alcance del mismo ni cuánto involucra esto.

El Ministerio no tomó ninguna resolución de participar en la instancia y no designamos a nadie para que representara a la Cartera. Lo qué sí afirmé es la información que tengo respecto al cumplimiento regular, normal, de los servicios que actualmente cumple Alas Uruguay.

Vamos a pasar, si el presidente está de acuerdo, a considerar el tema de vialidad.

Tenemos algunos números grandes que seguramente se tienen que estar reflejando en la rendición de cuentas respecto a lo ejecutado durante el año 2015; creo que no alcanza al 100% pero es aproximadamente del 98% o 99%.

Los grandes números señalan que en lo que refiere a obras directamente presupuestales, el monto alcanza a US$ 41.300.000; obras realizadas en el marco de la concesión con la Corporación Vial del Uruguay,

US$ 120.200.000; obras realizadas por compromisos asumidos por las concesiones privadas que se mantienen en la Ruta Nacional Nº 5 y en la Ruta Nacional Nº 8, US$ 13.000.000 y por administración directa unos US$ 20.000.000 que se realizan por parte de la Dirección de Vialidad a través de los diez regionales que tiene en todo el país.

A su vez, unos US$ 18.000.000 y fracción fueron transferidos a las Intendencias del interior porque durante 2015 estuvo vigente la directiva de que los Programas 370 y 371 fueran administrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. A partir del 1º de enero de 2016 eso pasó a una nueva forma de relacionamiento con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Además, están incluidos unos US$ 12.500.000 que fueron transferidos a distintas obras que el Ministerio realizó en distintos departamentos por convenios que en su momento se habían suscrito.

Entonces, lo directamente ejecutado oscila en alrededor de los US$ 180.000.000 y habría que ver cómo se manejan estos US$ 12.500.000 que se transfieren a través de los convenios de obras a algunas Intendencias y estos US$ 18.000.000 que son certificaciones para las obras realizadas en caminería rural y departamental por las Intendencias.

Entonces, cada uno de esos capítulos implica un detalle que podemos abordar en función de las interrogantes, dudas o necesidades de los señores diputados, pero sugiero ceder la palabra al director de Vialidad, señor Leonardo Cola, para que nos haga la presentación de dónde estamos y hacia dónde vamos, presentando el estado de las obras durante 2016 y las que están proyectadas para 2017.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Como decía el señor ministro, la idea era presentar el plan de obras 2016-2017. Vamos a hablar de las que están hoy en ejecución y de las que están previstas para el año entrante.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Andújar)

——Para no traer el listado frío y duro, intentamos graficar esto. En la medida en que se quiera precisar más la información, nos iremos ubicando en el lugar pertinente del mapa e iremos ampliando.

En cuanto al criterio utilizado, primero vamos a presentar un mapa con la gestión presupuestal 2016-2017.

Aquí lo que hay, básicamente, es una inversión de obras por presupuestos totales de US$ 75.000.00 y obras por administración de US$ 60.000.000.

La idea era comentar lo que estamos graficando en el plano. Esperemos que no sea demasiado pesado.

Básicamente, aquí hay obras por presupuesto enfocadas en dos rutas primordiales que son las Rutas Nacionales Nº 3 y Nº 8, con un total de 115 kilómetros de rehabilitación; esto es ruta nueva. En Ruta Nacional Nº 3, desde el kilómetro 128 al 188, y en Ruta Nacional Nº 8, hay dos tramos: desde el kilómetro 310 al 338 y del 365 al 393. Está en curso la licitación para el tramo central, lo que completaría una totalidad de rehabilitación de Ruta Nacional Nº 8 en ese tramo de 90 kilómetros.

Después tenemos lo referido a la Ruta Nacional Nº 30. Es un tramo total de 124 kilómetros y 300 metros, con una inversión de US$ 33.000.000. Aquí se asegura una reconstrucción en tratamiento bituminoso y un trabajo en tres puentes, dos de los cuales habitualmente se cortan. Esto lo veremos más adelante, pero está incluido dentro de las obras de estos próximos dos años. Por lo tanto, la Ruta Nacional Nº 30 no sufriría más los cortes que habitualmente padece.

Después tenemos varias obras del plan de emergencia.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Quisiera pedir si se puede ir diciendo qué corresponde a 2016 y qué a 2017.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se puede, pero sucede que algunas cosas se pisan entre 2016 y 2017.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Trataremos de hacerlo.

Lo que nosotros tenemos es la inversión por año; no tenemos la ejecución efectiva de la obra. O sea que no tenemos los kilómetros que vamos a hacer en un año y los que haremos al otro; sí la división de la inversión aproximada.

Estábamos hablando de la Ruta Nacional Nº 3 y de la Ruta Nacional Nº 8. Para 2016 tenemos prevista una inversión de US$ 25.000.000 y, para 2017, una de US$ 6.000.000. Las obras en esas dos rutas se estarían finalizando en 2017, pero el volumen grande de la obra se está haciendo en 2016.

Después tenemos obras del plan de emergencia; algunas son menores y otras no tanto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se entiende por plan de emergencia la parte que tuvimos que agregar sobre la marcha al plan general después de abril de este año a raíz de las inundaciones y demás. Ahí está el plan de emergencia de rutas y, además, va a aparecer, en otras láminas, lo relativo a problemas en algunos puentes, algunos de los cuales son realmente significativos.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Entonces, en cuanto al plan de emergencia, en Ruta Nacional Nº 9, básicamente, se hace un bacheo mayor en ruta de acceso a Las Garzas y Los Caracoles; es esa ruta que nos lleva al nuevo puente Garzón.

En las Rutas Nacionales Nº 41 y Nº 43, tenemos 98 kilómetros de bacheo y mantenimiento mayor, básicamente centrado en el año 2016, con un 20% de la obra en 2017.

En la Ruta Nacional Nº 7 se proyecta un mantenimiento mayor en 127 kilómetros en total, también centrado en 2016.

En la Ruta Nacional Nº 21 se proyecta bacheo y mezcla asfáltica en el tramo Ruta Nacional Nº 55, Carmelo; es un total de 33 kilómetros, también en 2016.

En la Ruta Nacional Nº 42, tramo kilómetro 8-kilómetro 41 -33 kilómetros- también se hará mantenimiento mayor.

En las Rutas Nacionales Nº 6, Nº 31, Nº 28, Nº 29 y Nº 44, se harán 54 kilómetros de mantenimiento mayor; un 80% se realizará en 2016 y un 20% en 2017.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Quisiera que se hiciera un resumen de qué rutas nuevas tenemos y cuáles son por bacheo, y que se explique qué quiere decir mantenimiento mayor y mantenimiento menor.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Ruta nueva no hay ninguna o muy poquitas, porque lo que estamos haciendo es realizar tratamientos sobre trazados que ya existen en distinto grado de situación. En algunos casos, está previsto hacer una transformación de la ruta desde su propio subsuelo; en otros, se hacen distintos modos de tratamiento, rehabilitaciones, recargos, bacheo mayor, etcétera.

Tal vez para ayudar a la evolución de esto, sería bueno que la ingeniera García nos explicara cuatro o cinco conceptos de cuáles son los contenidos de esas definiciones que el director Cola estuvo mencionando, porque hasta a mí me resulta a veces confuso todo esto.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Esto va a ser muy complejo de entender porque, por ejemplo, el ministro dice que ruta nueva no hay ninguna, mientras que para mí el tramo de la Ruta Nacional Nº 24 que se hizo, que es hormigón arriba de lo que había, es ruta nueva, más allá de que ustedes no lo consideren como tal.

Entonces, además de la explicación solicitada, lo más razonable sería que nos hicieran llegar la planilla con el detalle de los kilómetros. Tal vez la ingeniera nos hace una previa definición de los tipos de tratamiento y

luego lo podemos ver allí.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Efectivamente, tenemos la preocupación de cómo expresarlo para que se entienda. Yo también estaba interesado en hacer el ensayo en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, porque nos iba a permitir perfeccionar algunas cosas -incluso veo que tenemos que cambiar el tamaño de los señalamientos para que se noten-, pero nos adelantaron la fecha y el ensayo lo estamos haciendo acá. No hay ningún problema en remitir las planillas con el detalle para que después se pueda repasar tranquilamente, pero si les parece, podemos seguir avanzando en las definiciones gruesas que nos interesan.

Ustedes recordarán que en otras oportunidades y alguna vez públicamente hemos dicho que acá hay tres andariveles o líneas de financiamiento. Una es la que sale del presupuesto y de los esfuerzos que se hacen por administración de los diez regionales en distintos puntos del país, que incluye muchas de estas rutas. En los hechos, las rutas que no están señalizadas con color especial, son las que tienen el mantenimiento mínimo por administración de los regionales. Después hay un segundo andarivel, que es el que tiene que ver con la Corporación Vial del Uruguay, al cual se le aumentaron 1.070 kilómetros. De los 9.000 kilómetros que tiene la red de carreteras nacionales, 2.700 kilómetros serán abordados por la Corporación Vial del Uruguay, en ese trabajo conjunto con la Dirección de Vialidad. A eso se le unen dos concesiones privadas, fruto de las cuales se han aumentado más kilómetros para que incidan más fuertemente en sus áreas de influencia en la Rutas Nacionales Nº 5 y Nº 8. Después, hay un tercer andarivel, que es el de la participaciones público-privadas, que ahora están en distintos escalones: algunas ya están a punto de iniciar el trabajo, otras recibieron las ofertas o están en el llamado. Pero esta es otra porción importante de inversión.

Sumado a estos tres andariveles, que son los especiales, estamos haciendo esfuerzos para, a través de mecanismos especiales, en algunos casos iniciativa privada, en otros fideicomisos acordados en distintos lugares del país, abordar temas como pueden ser el terraplén para el acceso al puerto de Paysandú, en Paysandú, o las obras que necesitamos para darle transitabilidad al enorme y hermoso puente que está sobre el río Santa Lucía y que, como ustedes saben, al salir hacia Canelones, tiene una salida muy precaria y hay que realizar una ruta, como corresponde, para canalizarla con la Ruta Nacional Nº 5 y darle curso hacia la Ruta Nacional Nº 11, hacia Atlántida.

Entonces, dibujar todas estas cosas es difícil, pero si el presidente lo estima conveniente, haremos el esfuerzo de hacer esta presentación y veremos sobre la marcha cómo vamos precisando.

Nuestra idea era hacer una imagen con todas las inversiones del primer capítulo presupuestal, una segunda imagen con todo lo que tiene que ver con la Corporación Vial y las concesiones, que se superpone, y una tercera imagen con los proyectos PPP, que se superpone y va dando idea de lo que queda.

También tenemos una cuarta imagen que refiere a todos los puentes que están planificados en los distintos proyectos. Hay algunos puentes que se debe reforzar, otros que ensanchar, otros que sustituir porque se los llevó el temporal y algunas otras obras de infraestructura de este tipo.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Como esa presentación gráfica no ha podido constar, por los motivos que el señor ministro relató, propongo que no perdamos tiempo en tratar de hacerla ahora porque no vamos a entender nada. Entonces, sugeriría que se siga haciendo en forma oral y que nos hagan llegar, a más tardar la semana que viene, la presentación de las imágenes 1, 2, 3 y 4, a las que se hacía referencia, de tal forma de poder contar con los elementos gráficos a efectos de analizarlas con tranquilidad. Y si quedara alguna duda, quizás molestemos al señor ministro nuevamente para que comparezca, pero ya teniendo esa información en nuestras manos. Nos parece que no deberíamos estar discutiendo sobre un mapa que poco vemos, sino avanzar en la discusión. Además, nos parece que sería bueno que se comunique dicha información también a la Comisión de Transporte y Obras Públicas, cuyo presidente, el señor diputado Omar Lafluf, y el señor diputado Juan José Olaizola, miembro de ella, integran esta Comisión. Nos parece que ese sería el mejor mecanismo para trabajar en esa dirección.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí; se la enviaremos.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Óscar Groba)

SEÑOR IRAZÁBAL (Benjamín).- Como esto es ampliación presupuestal y Rendición de Cuentas, solicitamos que también nos hagan llegar el planillado de las obras que están allí explicitadas. Supongo que esto debe ser algo sencillo porque las obras fueron ejecutadas el año pasado, a fin de entender mejor el planillado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me parece bien el camino propuesto.

No sé si los señores diputados prefieren que les mandemos las planillas con los mapas afinados o que el director les haga el relato, con las dificultades de ubicar en los mapas las distintas rutas. No obstante, me parece que puede ser de utilidad ceder el uso de la palabra a la ingeniera Susana García para que nos explique más el tema.

SEÑOR PENADÉS (Gustavo).- Entendemos que se deben dar todas las explicaciones orales que sean necesarias, tanto por parte de la señora ingeniera como por parte del señor director de Vialidad. Lo que nosotros decíamos era que no sigamos avanzando en el tratamiento de las gráficas porque es muy difícil que se pueda hacer en tiempo real. Descartamos que la graficación a que se refería el señor ministro nos la van hacer llegar la semana que viene y la podremos analizar con más tranquilidad. Si surgen dudas, invitaremos nuevamente al señor ministro y a la directora nacional de Vialidad.

Como dijimos, estamos de acuerdo con que se continúe con la explicación tanto por parte del director como de la directora sobre el tema de los puentes.

SEÑORA GARCÍA (Susana).- Es un gusto estar aquí en el día de hoy.

La duda y la confusión que han surgido son totalmente razonables, porque particularmente en el Plan de Emergencia se da la situación -que comentaba el señor ministro- de coexistencia de distintas formas de acción sobre la infraestructura.

El Plan de Emergencia que surge de la situación que todo el mundo conoce, que puso en jaque tanto al ministerio como a las intendencias, es atendido de distinta manera dependiendo de cada situación y de cada lugar. Una determinada región, con sus recursos y su afectación particular, puede tener una acción puntual y de cierta envergadura en unos pocos kilómetros. Por ejemplo, puede hacer un recargo y un tratamiento específico de 5 kilómetros, mientras que otra región puede tener una acción más extensa en una ruta.

La primera región a la cual me referí pudo ejecutar con sus recursos de maquinaria y de personal el resto de las acciones. Sin embargo, otra regional prefirió por la manera como se le dio la situación atender las cosas puntuales y, a través del Plan de Emergencia, se acordó dar una rápida respuesta. Por esta razón se hizo cargo de una longitud importante de la Ruta Nº 7, y no de una obra de rehabilitación de recargo y tratamiento en más de cien kilómetros.

Entonces, cuando hablamos de mantenimiento mayor nos referimos a aquellas acciones que hacen a la transitabilidad en condiciones razonables, pero que no pueden hacerse con la tarea común y corriente de la regional, porque se parte de una base, digamos, de menos uno. Cuando la ruta sufre una acción de deterioro muy fuerte y concentrada, se requiere de una acción de mantenimiento no rutinario, un poco más agudo, que será el tapado de pozos en un lado, en otro, un removido, un recargo y un tratamiento que lo selle. En otros casos, donde no hay tratamiento, tampoco se hace; simplemente, se hace un recargo o un perfilado. Es decir que cada lugar tiene una acción distinta.

Cuando ustedes reciban las planillas con las descripciones, podrán ver las licitaciones que se hicieron, que constan en este mapa, que es la obra presupuestal, a lo que se suman otras, porque el Plan de Emergencia también está imbricado, desde el punto de vista presupuestal a partir de los recursos presupuestales, con acciones que se toman en los otros andariveles a los cuales se refería el señor ministro. Los señores diputados conocen la situación que hemos tenido con algunos puentes, como el de Rosario en la Ruta Nº 1, que va a ser atendido con una medida muy importante. Estamos planteando un nuevo puente porque la situación de deterioro ha sido muy fuerte y no brinda las condiciones de seguridad. Eso va a aparecer en el siguiente

andarivel porque se maneja a través de la Corporación Vial del Uruguay. Inclusive, algunas acciones de emergencia necesarias en la red, que no es de la Corporación, también se van a manejar en alguno de los otros andariveles para poder accionarlas, porque la emergencia hay que solucionarla y punto, con los recursos que se disponen.

Entonces, mantenimiento rutinario, mantenimiento mayor, obras de rehabilitación, corresponden a la nomenclatura de las tareas que se hacen siempre, tanto en las regionales como en vialidad; por ejemplo, el mantenimiento de una ruta que está en condiciones razonables. Cuando la ruta empieza a decaer respecto a esa condición, que es lo que nos puso en jaque especialmente agravado en el pasado mes de abril, accionamos ese mantenimiento mayor, que depende de cada lado de la acción. Las obras de rehabilitación suponen una transformación a un nivel superior al que tiene la ruta de partida que, dependiendo de que se trate, puede llegar a ser un tratamiento bituminoso, una carpeta o una obra en hormigón. Una obra nueva, de nuevo trazado, es claramente una situación muy especial en Uruguay; no es común. También en este plan ustedes las van a tener porque, de hecho, algunas situaciones como, por ejemplo, la que mencionó el director sobre puentes en la Ruta Nº 30 para convertirlos en insumergibles, no van a ser ejecutados en el mismo lugar. El lugar donde se pone un puente que se sumerge con 3 o 4 metros no es el mejor para poner uno insumergible; entonces, la ubicación de uno nuevo puente va a requerir una obra nueva de acceso, que de pronto tiene 2 o 3 kilómetros, y eso sí es un nuevo trazado, parecido a lo que ocurre en algunos puentes que ahora están en construcción o habilitándose.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Voy a utilizar el plano que podemos ver proyectado para ser más gráfico. En él aparecen las obras por gestión de concesiones, que pueden ser concedidas a la CVU que, como decía el señor ministro, actualmente maneja casi 2.700 kilómetros de carretera, o las obras puntuales de las pequeñas concesiones como pueden ser la Ruta Nº 5 o la Ruta Nº 8, con sus peajes asociados.

Voy a nombrar las obras más importantes aunque les llegará el listado completo. Tenemos el bypass de Ecilda Paullier, Ruta Nº 1, que es una obra largamente pedida por los vecinos. Se trata de una obra de seis kilómetros en hormigón que ya está adjudicada y que va a iniciarse pronto. En la Ruta Nº 2 tenemos obra entre los kilómetros 158 y Cardona y Rosario y el 158. Entre las dos obras se llega a un total de cuarenta kilómetros. En la Ruta Nº 4 vamos a hacer intervenciones entre el kilómetro 83 y el 149. En la Ruta Nº 5 haremos intervenciones entre el arroyo Pantanoso y el Arroyo Mendoza; en la Ruta Nº 6 entre Sarandí del Yi y Comercio Sáenz; en Ruta Nº 7 entre Casupá y Reboledo; en Ruta Nº 8 kilómetro 338 al 366; En Ruta Nº 8 entre Punta Rieles y Pando y bypass de Pando en Ruta Nº 11. Quizás en este caso valga la pena hacer una apreciación acerca de esta obra porque se trata de una duplicación de la calzada de la Ruta Nº 8, que va a llegar al cruce de esa ruta con la Ruta Nº 11. Quizás habrán visto que actualmente hay un movimiento de tierra muy grande que ya ha llegado casi a los cinco kilómetros. La idea es que antes de fin de año se comience el puente sobre el arroyo Pando. Esta es una obra que seguramente se desarrollará en los próximos tres años.

Por otra parte, en la Ruta Nº 101 se realizarán obras entre la Ruta Nº 102 y el arroyo Pando; en la Ruta Nº 8 entre la Ruta Nº 9 y Solís de Mataojo; En la Ruta Nº 10, en el tramo entre el kilómetro 223 al 237; en la Ruta Nº 12 hoy por hoy estamos trabajando para rehabilitar varios tramos. La particularidad de esas obras es que dos de ellas son en hormigón en Ombúes de Lavalle y en su bypass, que también es muy reclamado por los vecinos.

Asimismo, se realizarán trabajos en la Ruta Nº 13, Arroyo Alférez y Ruta Nº 15; Ruta Nº 15, La Paloma y Ruta Nº 9. La idea de hacer el pavimento en buena parte de la Ruta Nº 15 es ensanchar los puentes. Allí tenemos tres puentes angostos. Se trata de una ruta turística muy peligrosa en verano y la idea no solo es mejorar la ruta sino ensanchar los puentes.

Se trabajará en Ruta Nº 15 entre el kilómetro 131 y el 145; en la Ruta Nº 19 entre San Luis y Ruta Nº 15; en la Ruta Nº 22 entre Ruta Nº 1 y Tarariras; en la Ruta Nº 30 entre el kilómetro 124 y 151 y 151 y 170. Esas dos licitaciones están a punto de adjudicarse ya que están muy avanzadas. Tenemos la expectativa de que bastante antes de fin de año estemos haciendo una tercera y cuarta obra dentro de la Ruta Nº 30.

Otra ruta importante es la Nº 81, entre Santa Lucía y Ruta Nº 5. También podemos mencionar el bypass a Canelones, ya que la idea es sacar el tránsito pesado a Santa Lucía de la Ruta Nº 11 por la Ruta Nº 81 hacia la Ruta Nº 5 y evitar el paso que hace hoy la Ruta Nº 11 por Canelones.

También se harán obras en la Ruta Nº 96 entre Dolores y Cañada Nieto y en la Ruta Nº 108 entre Míguez y Ruta Nº 12.

Por otra parte, tenemos otra serie de contratos de mantenimiento que sugeriría que observen cuando les llegue la lista porque ocupan un montón de pequeños tramos de ruta. En total esto implicaría una inversión de cuatrocientos treinta y nueve millones en dos años.

En cuanto a las PPP actualmente tenemos en curso siete contratos. El contrato 0, que viene de la administración pasada, y el de la 21 y la 24, que incluye el bypass a Nueva Palmira. Ese contrato tiene adjudicación provisoria y estamos en el proceso de la adjudicación definitiva. Se está trabajando fuertemente en el modelo financiero y en el contrato y esperamos que antes de fin de año podamos tener noticias definitivas. El primer circuito, el 1, abarca las Rutas Nº 12, 54, 55 y 57, incluido el bypass de Carmelo. Esa licitación se hizo, se abrió y hoy está en proceso de estudio. Estamos trabajando en el sobre 2 pensando en que quizás en un mes o un mes medio podamos tener alguna idea de propuesta de adjudicación, porque está bastante avanzada. El circuito 2 está en proceso y abarca las Rutas Nº 9 y la Nº 15 y la conexión entre ellas.

Luego, el circuito 3, la Ruta Nº 14, centro oeste y baypass de Sarandí del Yi, que incluye también el baypass de Trinidad. La idea en Sarandí del Yi es eliminar la sumergibilidad de los puentes. Al menos cuarenta días al año -ese es el promedio- los puentes están bajo agua y esta PPP incluye los puentes nuevos. La particularidad de esta PPP es que atraviesa la mitad del país horizontalmente y se complementa con la PPP Ruta Nº 14 este, Ruta Nº 15. Esa PPP está en estudio y es muy compleja. Hoy por hoy hay tramos municipales, sendas entre estancias que pasarían a ser carreteras. La ruta tiene la particularidad de que un tramo de ella va por encima de la vía y la cruza siete u ocho veces. En esto sí hay que desarrollar una ruta nueva.

El circuito 4 es la PPP Ruta Nº 26 oeste entre Paysandú y Tacuarembó, también muy requerida. Después tenemos el circuito 5 en el que en un principio había una definición de ruta; al día de hoy lo estamos estudiando. La idea es incluir algún acceso a Montevideo desde Instrucciones y algún puente que resulta necesario sobre la Ruta Nº 6.

Hemos traído también un plano de los puentes que se realizarán en 2016 y 2017 y los incluidos dentro de los proyectos PPP. En total estamos hablando de casi un centenar de puentes, a los que se refirió el señor Ministro y la ingeniera García, y que debido a las lluvias de abril y mayo nos vimos obligados a incluirlos en el programa para rehacerlos. Uno de ellos es el de Rosario y del Canal Andreoni. Algunos son solo puentes y, otros, intercambiadores, es decir que por arriba no pasa ningún curso de agua. De todos modos, nosotros los tenemos como puentes.

En la Ruta Nº 1 tenemos el Pasaje Camino Cibils, que todos habrán visto que está en construcción y el Pasaje Camino Tomkinson. También en la Ruta Nº 1, se encuentra el Pasaje Ruta Nº 1 sobre Ruta Nº 2, que está casi culminado. Los anteriores se terminarían en noviembre, según nuestro plan de obras.

En la Ruta Nº 4, kilómetro 402, tenemos el puente sobre el Río Queguay Grande, que también está terminado.

En la Ruta Nº 5, en la progresiva, en el kilómetro 379, está el puente sobre el arroyo Tranqueras, que se terminó hace dos semanas. Quedó fea la carpeta y, sin duda, se va a corregir.

Luego, en la Ruta Nº 5, kilómetro 202, tenemos el arroyo Villasboas; en el kilómetro 231, el arroyo Molles. También en la Ruta Nº 5, kilómetro 237, la cañada La Zorra y en la misma ruta, el pasaje superior, en el kilómetro 266.

Después, en la Ruta Nº 5, en el kilómetro 342, está el arroyo Quebrada Grande; en el kilómetro 361, el arroyo Batoví y en el kilómetro 365, el arroyo Sauce de Batoví.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Importa señalar que con toda esta sucesión de puentes y tratamientos en cursos la Ruta Nº 5 quedaría finalmente en condiciones de admitir tránsito internacional en toda su extensión y con garantías. Actualmente tenemos algunos puentes en el límite de su resistencia y otros muy angostos que son inseguros. Entonces, por la importancia que tiene la Ruta Nº 5 se está decidiendo hacer un esfuerzo bastante concentrado. La

aspiración es que la empresa que va a ser la adjudicataria -la licitación ya está muy avanzada- tenga una acción permanente y continua que nos permita poner estas cosas a punto rápidamente.

SEÑOR COLA (Leonardo).- En la Ruta Nº 7, en el kilómetro 354, está el puente sobre el arroyo Fraile Muerto; en el kilómetro 331, el puente sobre el arroyo Quebracho, y en el kilómetro 326, el puente sobre el Sarandí del Quebracho. Las obras sobre los dos puentes Quebracho ya están bastante avanzadas; andan en un 60% de avance y la idea es que sobre fin de año y principios del que viene se culminen.

Luego, en la Ruta Nº 8, en el kilómetro 204, se sitúa el puente sobre el río Cebollatí. Este ya está pronto; fue un ensanche.

En la Ruta Nº 10, en el kilómetro 190, están los accesos al puente sobre la Laguna Garzón. En la Ruta Nº 12, en el kilómetro 351, el puente del arroyo Minas Viejo. Se trata de un puente también muy reclamado por los vecinos, es peligroso y se encuentra a la salida de una curva. Si bien es muy pequeño, es muy peligroso.

En la Ruta Nº 30, en el kilómetro 95 tenemos el arroyo Tres Cruces; en esta misma ruta, en el kilómetro 57, la cañada La Comisaría, y en el kilómetro 60, el arroyo Cuaró. Estos tres están en curso. Con respecto al arroyo Cuaró en particular, hicimos un llamado de consultoría para hacer un estudio y encontrar la mejor solución.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se trata de un puente muy caro.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Es verdad; es un puente muy caro.

En la Ruta Nº 65, en el kilómetro 84, se ubica el arroyo El Cuadro. Este también es un puente largamente pedido.

En la Ruta Nº 1, en el kilómetro 127, se encuentra el puente sobre el arroyo Rosario. Se trata de uno de los puentes descalzado por las tormentas.

En la Ruta Nº 18, en el kilómetro 340, están las alcantarillas de Vergara. En la Ruta Nº 7, en el kilómetro 38, está el arroyo Sauce y en el kilómetro 204, el pasaje superior de Nico Pérez.

En la Ruta Nº 9, en el kilómetro 314, se encuentra el Canal Andreoni.

En la Ruta Nº 8, en el kilómetro 33, se ubica el arroyo Pando y en el kilómetro 38, el pasaje superior.

En la Ruta Nº 5, en el kilómetro 23, el pasaje superior Ruta Nº 5 y Ruta Nº 48, que estaría finalizado aproximadamente en un mes y medio.

Hasta aquí sería todo lo referido a puentes y, después, tendríamos los incluidos en las PPP.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Saludo a la delegación del Ministerio que nos visita.

¿Las obras en estos puentes son para este año?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Para 2016 y 2017.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- En el puente de Las Piedras -que recién se mencionó- la obra está paralizada desde hace mucho tiempo. Hace tres meses presenté un pedido de informes por este motivo, y todavía no he recibido respuesta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTEY OBRAS PÚBLICAS.- Lo que pasa es que la obra está paralizada.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Está bien, pero queremos saber qué está pasando en ese lugar.

Aprovecho la oportunidad para hacer una queja general: desde el año pasado no he tenido respuesta a ninguno de los pedidos de informes que he hecho al Ministerio de Transporte y Obras Públicas; pasan los meses y los meses, y no tengo ninguna respuesta.

También quiero decir que en el kilómetro 84 de la ruta 65, a la altura del arroyo El Cuadro, hace más de un año que la obra está paralizada. No se trata de puentes nuevos; son obras que ya casi están prontas.

SEÑOR COLA (Leonardo).- En relación a las alcantarillas del arroyo El Cuadro, debo decir que la empresa cerró y la obra quedó por la mitad. Tuvimos que realizar un nuevo llamado y hacer todo el proceso desde cero; no hubo forma de resolverlo de otra manera. Esto pasó hace más de un año.

Las alcantarillas del arroyo El Cuadro son una deuda vieja, que seguramente se va a saldar entre este año y principios del que viene.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hubiéramos querido que el pasaje a desnivel entre las rutas 48 y 5 ya estuviera terminado.

La situación es la siguiente. Después de las dificultades que hubo en abril en determinadas zonas de Colonia y, sobre todo, de Soriano, surgieron algunas obras urgentes, que fueron atendidas con equipos de la empresa Hernández y González. Precisamente, es esta empresa la que tiene que realizar la terminación de la carpeta asfáltica de ese paso a nivel y de la parte de abajo, y la carpeta asfáltica nueva entre la ruta perimetral y Progreso.

Nosotros queríamos que hiciera las dos obras, pero eso implicaba que trasladara los equipos de un lugar y otro, y dejara sin terminar algunos trabajos que eran de cierta sensibilidad por las condiciones en que había quedado la zona alrededor de Ombúes de Lavalle, de la ruta 12 y demás.

Entonces, optamos por darle un plazo para que la empresa terminara en un lugar y, después, fuera para esa zona. El plazo se estiró más de lo deseable. Inclusive, los vecinos de la zona, que estaban afectados por el polvo y los pozos del cruce -que es muy transitado-, fueron informados de la demora; nosotros mismos estuvimos en el lugar.

Lo que plantea el señor diputado es cierto. Vamos a tratar de terminar esa obra lo más rápidamente posible. Aparentemente, ya está pronto para que así sea. Es más: en el día de hoy hablé con el ingeniero responsable de la empresa, y me dijo que ya están en el lugar. A veces, es cuestión de administrar las posibilidades que tenemos. En este caso, me pareció que era bueno no dejar por la mitad un trabajo para terminar una obra que ya estaba bien encaminada. Inclusive, en este tiempo se hizo algún esfuerzo para tratar de atenuar el polvo: se colocó cementado.

La realidad es que esa zona está muy mal; paso seguido por ahí, y no voy a decir lo contrario.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Paso todos los días por ese lugar; es muy peligroso. Hemos tenido suerte de que no haya pasado nada; inclusive, se ha perdido el alumbrado por la obra general. Entiendo la situación de los vecinos, pero somos miles los que pasamos a diario por ahí.

Por otra parte, quiero hacer una puntualización: si no estoy equivocado, el tornado en Dolores fue el 17 de abril, y las obras están paradas desde bastante tiempo antes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me parece recordar que sobre el particular usted hizo dos pedidos de informes; a lo mejor me equivoco. Veo que en sala hay otro diputado canario; a lo mejor me confundo con él.

Recuerdo que contestamos uno de los pedidos de informes explicando que estaba en un proceso de consolidación de todo el relleno, que se había compactado pero que era bueno que el tiempo lo ayudara a terminar de afirmarse. Es más: debido a los temporales de abril, una parte de ese relleno -donde va a ir la carpeta que pasa por el nivel superior- tuvo dificultades y fue necesario hacer un trabajo adicional para compactar el trabajo.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- La verdad es que esta larga sesión habría sido más sencilla si hubiéramos tenido el plan de obras

Un plan de obras, es un plan; no es un relato ni una exposición verbal. Un plan de obras, es un plan. El señor ministro sabe lo que es. Un plan de obras tiene metas, fechas, costos, etapas y modos de evaluar su cumplimiento. Eso es lo que debe analizar el Parlamento, que aprueba dinero para determinados fines. En este caso, todavía seguimos sin saber para qué lo aprobamos.

Se ha hecho un relato y se han manifestado una cantidad de buenos deseos, que se van explicando y justificando en cada caso. Hay un relato complejo de entender -el puente acá, la ruta allá, la PPP aquí-, pero no hay un plan. El señor ministro había quedado en mandarlo. Quedó en remitirlo después de la discusión del Presupuesto, instancia en la que a nuestro juicio lo deberíamos haber recibido. También quedó en mandarlo en la sesión de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas que se realizó el 18 de mayo, en la que estuve presente. Usted dijo que iba a mandarlo para el análisis de la rendición de cuentas. El proyecto de rendición de cuentas está acompañado de una veintena de volúmenes de anexos, en los que cada organismo envía materiales e informes de diversa naturaleza, pero el plan de obras no llegó.

Para una sesión como esta el plan de obras es importante. Es fundamental leerlo antes y entenderlo, tanto para nosotros como para quienes trabajan con nosotros. Eso nos permite mantener una discusión, que termina siendo presupuestal y que, inclusive, puede ayudar al Ministerio en la ejecución de las obras.

El señor ministro dio una explicación para alguno de los planteos que aquí hizo el diputado Peña. Yo lo escuché a usted en televisión -repito: en televisión- decir en ese mismo lugar que la obra que iba a llevar un año va a llevar dos, porque se han diferido los recursos presupuestales. Yo lo escuché, y lo anoté para preguntarle sobre este asunto hoy. La obra iba a hacerse en un año, pero continúa. Si tuviéramos un plan de obras, miraríamos el planillado para conocer la situación. En realidad, tener un plan con etapas de ejecución es típico de las obras de ingeniería y arquitectura. Pero nosotros no lo tenemos; seguimos sin tenerlo, y mi impresión es que no lo vamos a tener, porque cuesta mucho obtener información del Ministerio, ya sea respuestas a los pedidos de informes, como el material.

En la sesión de la Comisión de Presupuestos que se llevó a cabo el 18 de mayo se me dijo que me iban a enviar la batimetría del muelle C, y el contrato correspondiente, pero no lo recibí. Entonces, le reclamé al presidente de la Comisión que lo volviera a pedir; como dije, eso se me dijo el 18 de mayo, y hasta ahora no he recibido ninguna respuesta; pasa el tiempo y cuesta obtener un material que se supone que está a mano. En realidad, cuando lo solicité, se me dijo: “¡¿Cómo no?! El contrato está a mano, es público”. Entonces, les dije que no lo había conseguido, y se me respondió: “Se lo mandamos enseguida”.

Como dije, hice el reclamo ante el presidente de la Comisión, pero todavía no pude obtener ese contrato, y sé que ya adjudicaron el muelle D, y sin licitación; mientras tanto, yo todavía no he podido obtener el contrato del muelle C, así que imagínense lo que voy a demorar para conseguir el contrato del muelle D.

En realidad, nosotros deberíamos disponer de esos documentos, porque se manejan volúmenes de dinero muy importantes, pero ese era solo un ejemplo.

Reitero que para el debate presupuestal es fundamental contar con el plan de obras; ojalá se lo pueda obtener para cuando se trate el proyecto en el Senado, porque la oportunidad que nosotros teníamos ya pasó; y si llega antes lo podremos analizar para el debate que se lleve a cabo en Cámara, pero es una lástima que no lo podamos discutir con el señor ministro

Por lo tanto, reitero, espero que esa información se pueda obtener para cuando el proyecto se discuta en el Senado, porque se supone que el Ministerio tiene un plan, ya que no puede estar trabajando sin un plan de obras; y si lo tiene nos lo debería hacer conocer. Me parece que eso es lo razonable.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Comparto lo que dijo el señor diputado Gandini en cuanto a que es muy difícil analizar un paquete de rutas a nivel nacional, tratando de ver las gráficas que, con muy buena voluntad, trae la gente de la Dirección Nacional de Vialidad. Además, eso se hace más difícil si no contamos con el resto de la información para poder cotejarla.

Por otro lado, voy a realizar algunas preguntas sobre temas que nos preocupan y que refieren a las cifras que se invertirán en los distintos tipos de obras.

Está claro que ustedes optaron por realizar algunas obras de acuerdo a la forma tradicional, es decir, a cargo de Dirección Nacional de Vialidad, otras a través del marco de la Corporación Vial del Uruguay, y otras por el régimen de las PPP, que no ha sido fácil de instrumentar en los países en que se ha intentado. En realidad, se trata de un instrumento complejo e, inclusive, en algunos de los paquetes de PPP a que se hizo referencia se anunciaron algunas complejidades ya que, como dije, es un mecanismo difícil, y obliga a las empresas a tomar créditos; además, todos sabemos que dichos créditos se obtienen a tasas diferentes a las que accede el Estado.

Le pido disculpas al señor ministro porque mi presentación tampoco va a ser ordenada, ya que está basada en esa lógica de información fragmentaria con la que contamos en la noche de hoy.

Por tanto, quisiera saber si la decisión de trasladar este tipo de obras a la CVU o al régimen de PPP se debe a que la Dirección Nacional de Vialidad está debilitada o ha perdido capacidad de ejecución. ¿Cuál es la razón que tiene el Ministerio para optar por este tipo de vías alternativas para hacer las obras?

Por otro lado, según lo que surge de la Rendición de Cuentas del año pasado, a través de las PPP, y en lo que resta del período, se ejecutaría una cifra cercana a los US$ 641.000.000. En realidad, quisiera saber si esto es factible, teniendo en cuenta que la PPP que viene más avanzada -es decir, la de las Rutas Nº 21 y Nº 24- aún está empezando. En realidad, se dijo que la obra se haría este año pero todavía no empezó, entonces, quisiera saber si el señor ministro estima viable que se pueda cumplir con el calendario que se anunció.

Por otra parte, el año pasado se anunció públicamente que la inversión en vialidad, en el período, iba a ser de US$ 2.360.000.000, pero en la Rendición de Cuentas presentada figuran US$ 180.000.000; en realidad, no sabemos si faltan los US$ 50.000.000 de la CVU. De todos modos, si eso millones no estuvieran incluidos, se deberían invertir US$ 500.000.000 o US$ 545.000.000 por año para totalizar los US$ 2.360.000.000 que se prometió invertir el año pasado. Entonces, quisiera saber si el señor ministro estima viable que se lleve a cabo una inversión de más de US$ 500.000.000 por año para alcanzar y totalizar la cifra a que se hizo referencia el año pasado.

Asimismo, quisiera saber cuánto se estima que le va a costar al país cada PPP.

Por otro lado, la CVU tenía un contrato a dieciocho años, de 2002 al 2020, pero en octubre del año pasado firmó uno nuevo, a veinte años, que incluye la parte que quedó pendiente -hasta 2020- del contrato original. Sin embargo, los números son distintos, porque el contrato viejo, según nuestros números, establecía que se iban a gastar US$ 30.000 por año, por kilómetro, pero con este nuevo se gastarán US$ 60.000 por año y por kilómetro. Por lo tanto, el monto que hay que invertir es bastante más grande. Entonces, nosotros queremos saber cuál es la causa por la que se debe invertir el doble. Además, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con el nuevo contrato, pasó de tener un subsidio anual de US$ 24.000.000 por año, a uno de US$ 64.000.000, en los primeros cinco años, y de US$ 88.000.000 al final del nuevo contrato, y queremos saber cuál es la razón, ya que hay un encarecimiento notorio.

También quisiera conocer la opinión de la Dirección Nacional de Vialidad con respecto a la gravedad del deterioro de las rutas nacionales y a la pérdida de patrimonio vial que se está produciendo, ya que vemos que las rehabilitaciones ejecutadas y el grado de deterioro que hay en el resto de los tramos de la red vial no se compensarán con lo que se estaba previendo. Por tanto, quisiera saber qué opinan de la disminución del acervo o patrimonio vial del país, y cómo va a evolucionar de acuerdo a las cifras o expectativas que tiene el Ministerio en este sentido.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- En realidad, durante la presentación se hizo referencia a temas puntuales, que son aquellos en los que tenemos dificultad para conseguir información.

En realidad, tal como dijeron otros señores diputados, para nosotros es necesario contar con el plan de obras - que es algo que estamos solicitando desde el año pasado- porque es algo fundamental. Sin embargo, nos quedamos esperando, porque el planillado nunca llegó.

Como se sabe, yo soy un diputado novato, pero los que tienen experiencia en esto me han dicho que cada vez que se presentaba un presupuesto era habitual contar con ese planillado para controlar. Por tanto, podemos decir que no contar con esa información constituye un déficit para nuestra tarea, ya que no podemos entender, aprender o ayudar, en caso de ser necesario

Esto también ocurre con las solicitudes de pedidos de informes, ya que la información que necesitamos no nos llega, lo que constituye un problema.

Por otro lado, el señor diputado Olaizola hizo referencia a la realidad a la que nos enfrentamos. El año pasado el presidente de la República manifestó que en el quinquenio se iban a invertir US$ 12.000.000.000 en infraestructura -no hace tanto de eso, y todavía lo tenemos en la memoria-, y que US$ 2.360.000.000 iban a destinarse a obras de infraestructura vial. Sin embargo, se ejecutaron solo US$ 180.000.000, es decir, poco más del 7% del total, por lo que consideramos poco probable que el plan se pueda cumplir en lo que queda del quinquenio, ya se debe gastar el 92% o 93%. Además, aquí se hizo referencia a la dificultad que hay para que los inversores privados se metan en estos proyectos. El año pasado, en la sesión de presupuesto, una de las ideas era hacer algún tipo de mejoras en cuanto a las PPP o algún cambio para que el capital privado sea atractivo. La pregunta es si ha habido alguna modificación que permita pensar que el capital privado va a estar interesado en invertir en estos proyectos, porque por ahora eso no se ve.

Quiero manifestar mi preocupación por estos diferimientos, por ejemplo, en el paquete de las Rutas Nacionales Nº 6, Nº 7 y Nº 12 y adecuación de accesos a Montevideo de la Ruta Nacional Nº 6. El año pasado se decía que esta última que nombré era la primer PPP y que iba a estar adjudicada sobre finales de año. Eso se dijo el año pasado. Sin embargo, acá se dice que está en fase de estructuración. ¿Qué es fase de estructuración? ¿Se va a realizar la obra o se está analizando? A veces, uno los presiona porque a nosotros, que estamos en esta comisión, nos piden respuestas.

Por ejemplo, en el caso de la Ruta Nacional Nº 6, se lo planteé al director que recién había entrado en el cargo y, además, le hice más de treinta pedidos para Canelones. Le comenté un problema que tenemos en la localidad de San Bautista, donde yo vivo. En la rotonda de acceso, en un año y medio, han muerto tres personas. Estamos hablando de una localidad de tan solo tres mil habitantes.

Como la obra de la Ruta Nacional Nº 6 está prevista, yo entendía que podría haber alguna intervención, pero como va a haber una obra de mayor envergadura, se esperaría la obra importante para solucionar definitivamente el problema. Hasta el día de hoy, no hemos tenido intervención en el lugar; tampoco sabemos cuánto tiempo va a llevar la obra definitiva. Parece muy ambicioso decir que vamos a estar cumpliendo los US$ 2.360.000.000 de inversión cuando recién llevamos ejecutados US$ 180.000.000 y las perspectivas no son las mejores.

Estuve leyendo una nota de prensa del ministro. Sé que habló de la necesidad de que haya un volcán para poder cumplir con estas obras, pero como en Uruguay no hay volcanes, pregunto si podremos llegar en condiciones al final del quinquenio.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- No solo se dijo hace un tiempo sobre los US$ 12.300.000.000, sino que fue ratificado hace una semana en esta misma sala por parte del equipo económico. Allí están, sector por sector, los avances que han tenido y, en el caso de las obras de participación público-privada, incluso se explica en qué estado está cada una y lo relativo a los seiscientos y pico de millones que están previstos realizar bajo esta modalidad.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Primer asunto: tenemos la voluntad de hacer llegar no solo a esta comisión sino al Parlamento -para eso hemos estado trabajando-, toda la información que disponemos de la manera mejor presentada.

Podemos admitir, sería lo más sencillo, nuestras propias limitaciones para eso, pero también existe una realidad. Acá se han hecho determinadas afirmaciones, después de pasar un proceso de discusión que todavía continúa, respecto a la evaluación de la evolución de la vialidad de nuestro país, los aciertos, los errores y los modos de superar la situación. De esta forma, se llegó a determinadas conclusiones que la ciudadanía interpretó en el momento de votar y que se reflejó en un programa y en un conjunto de compromisos en cuanto a obras a llevar adelante. Ahí terminan las palabras y se pasa a la etapa de que esos proyectos en los

que hay voluntad y recursos, se conviertan en hormigón y en asfalto. La verdad es que comparto sus preocupaciones. Lo que tenemos para procurar es hacer el mayor esfuerzo del modo más inteligente.

Nosotros comprendemos la facilidad que podría tener esta comisión parlamentaria si nosotros estuviéramos en condiciones de hacerle llegar el resumen del dossier perfectamente ordenado, con las características de los llamados, los detalles de las ofertas, la evaluación de las mismas, la adjudicación, los inicios de obra y el compromiso de desarrollo. En la realidad, por distintas razones -no excluimos responsabilidades-, este es un trabajo que estamos armando todos los días. Nos comprometemos a realizar el mayor esfuerzo para hacerles llegar estos datos, con la mayor cantidad de detalle. Este esfuerzo va en la dirección de ofrecer al Parlamento nacional el rumbo de lo que estamos haciendo, hasta dónde llegamos y dónde vamos. Pero, sinceramente, hay distintas fases de los procesos que no nos permiten presentar un trabajo acabado porque es una labor de todos los días. Y eso sucede en el área que yo llamo andarivel de los propios recursos presupuestales. Creo que el diputado Gandini comprendió bien lo que yo expresé mal; en ningún momento hablé de restricción presupuestal porque la verdad es que no ha habido ninguna limitación presupuestal para la infraestructura. Sabemos las dificultades que vive el país y las dificultades de distintas áreas que influyen en el esfuerzo que queremos hacer los uruguayos por ponernos de pie y en marcha, por recuperar los niveles de crecimiento que hemos tenido en estos últimos diez u once años. Sabemos que el aporte que hay que hacer desde la infraestructura es muy importante para eso y, en consecuencia, estamos trabajando. No hemos tenido dificultades respecto a los recursos que en el presupuesto quinquenal se nos han asignado. Esos recursos son los que estamos procurando volcar en obra concreta y procesar el conjunto de llamados que tienen determinadas complejidades de trámite, pero que se expresan en ese trabajo que haremos llegar, como fue solicitado.Están en trámite los llamados de muchos proyectos y se fueron lanzando al mercado muchos llamados a fin de recibir las propuestas de las empresas. En algunos casos hay adjudicaciones en trámite; en otros, se están empezando a mover las obras; en otros, están a punto de ser adjudicadas las obras y, en otros, los proyectos están en trámite primario.

En cuanto a los reiterados pedidos del señor diputado respecto de la obra de la Ruta Nº 39 -que no me aparecía en las planillas que tengo acá como obra ejecutada-, me informan que está en proceso de evaluación de las ofertas para llevarlo adelante en el próximo período. Entonces, mal puedo darles, seriamente, un detalle con fecha y pedido de realización de obras, cuando estamos trabajando en ese sentido.

Lo que sí puedo dar es la información que tenemos al momento que la tenemos. Podemos hablar de cómo vamos desenvolviendo la estrategia que definimos y que no ha cambiado, cómo pensamos ir administrando los recursos disponibles y que tampoco han cambiado y procurar, por si acaso, qué elementos son de utilidad para que nuestra comunicación con las comisiones parlamentarias sea mejor y dé mejores resultados.

También se hicieron otros comentarios. Por ejemplo, se consultó si las dificultades que teníamos en algunos casos se debían al debilitamiento de la Dirección Nacional de Vialidad. Sí, creo que en materia de vialidad, en todo el país -más allá de que uno escucha muchas opiniones y demás- no hay capacidad y conocimiento tan importante como en la Dirección Nacional de Vialidad. De cualquier manera, es notorio que ese conocimiento, esa experiencia concentrada y con ese nivel -que es el más alto del país- no es suficiente para realizar un esfuerzo no habitual en Uruguay. Este nivel de obras que se pretende poner en marcha es muy importante; no sé si decir excepcional, pero está claro que es un nivel muy importante de obras, y los recursos técnicos y humanos de que dispone la Dirección Nacional de Vialidad son insuficientes. Además, la Dirección Nacional de Vialidad sufre la sangría permanente de sus técnicos que, buscando mejores condiciones de vida, son captados por parte de las empresas privadas. Estas no se nutren de los ingenieros que salen de la Facultad de Ingeniería sino de los que salen de esa Facultad y se especializan en la Dirección Nacional de Vialidad. Ese es un problema, porque tenemos restricciones para salir a contratar y porque los llamados que hacemos chocan contra los niveles de remuneración que podemos ofrecer y que están, por cierto, por debajo de lo que pagan las empresas privadas en el mercado. Esta es una dificultad.

También la insuficiencia de personal obrero en las cuadrillas de los regionales en todos los rincones del país es una dificultad para llevar adelante las tareas por administración. Esto es así, pero estamos procurando corregirlo.

Habíamos anunciado un llamado de ciento treinta y cuatro peones en todo el país, lo que parecería una cifra importante, pero es poca cosa y tendríamos más que duplicarlo para revertir un proceso de deterioro de estos

instrumentos que, en una época, fueron menospreciados. Hasta hubo políticas para fomentar que los trabajadores de obras de vialidad se fueran y se los entusiasmaba para otro tipo de operaciones.

Así es que creemos que es cierto que la Dirección Nacional de Vialidad tiene que ser fortalecida. Sin embargo, se ha hecho un trabajo muy importante. El hecho de tener este conjunto de proyectos, que reúnen para los años 2016 y 2017 el volumen de inversión que estamos anunciando, expresa que hay un gran esfuerzo y un buen trabajo que esperamos poder comunicar para que ustedes puedan comprender.

Decíamos que los andariveles tienen varias áreas. Hablábamos del presupuesto y los recursos por administración. También hablábamos de lo que realizábamos a través de los instrumentos de concesión, donde la Corporación Vial es un factor fundamental.

Hablando de esto, hay que decir que estos proyectos no son automáticos. La Corporación Vial es una institución que, si bien pertenece a la Corporación Nacional para el Desarrollo, cumple una labor de respaldo de financiamiento. Sin embargo, establece una serie de instrumentos y de mecanismos naturales de garantía para sus decisiones que llevan un esfuerzo y un tiempo que hacen que no sea lo mismo hacer obras con recursos propios -donde la Administración maneja totalmente, desde el primer día hasta el de la adjudicación, los trámites-, que hacerlo a través de la participación de la Corporación Vial del Uruguay. Esta institución es imprescindible para nosotros y, además, involucra el mayor porcentaje de obra que podemos llevar adelante, pero tiene sus condiciones.

Hay un tercer andarivel, que también les menciono, que es el de los proyectos de participación público privada. Mal podemos establecer exactamente el contenido de cada uno de esos proyectos, etcétera, cuando es un trabajo de construcción a medida. Tenemos poca experiencia, pero además hemos ido aprendiendo que si hay algo que no se puede adelantar es el contenido de cada uno de estos PPP, que pasan por un conjunto de exigencias no solo administrativas sino técnicas y de evaluación y que nos obligan, permanentemente, a estar discutiendo la composición del llamado.

Acá, cuando se mencionaba una de las PPP que incluía un by pass de las Rutas Nos. 6 y 14 y el puente en Sarandí del Yí, vi los gestos de algunos legisladores señalando que eso se caía de maduro. Quisiera relatarles el detalle de las dificultades que tuvimos para que esa parte -que para mí era natural que tenía que estar dentro del proyecto- pudiera cumplir con los requerimientos para, por un lado, lograr el financiamiento y, por el otro, ofrecer las garantías a los interesados en la realización de la obra.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Además de la PPP que se está haciendo, que no tiene que ver con el Ministerio, la de la cárcel, que está en ejecución -incluso ya en el presupuesto se han previsto las cuotas para pagar su financiamiento-, ¿hay alguna que esté en ejecución?

La que sí se adjudicó, que creo que es la Ruta Nº 24, ¿cuánto lleva adjudicada? Tengo entendido que no ha podido estructurar su plan de obra, y sobre todo financiero, y me parece que no lo va a poder hacer. Vamos a no engañarnos: las PPP las inventaron los ingleses para que no figurara la deuda en la deuda pública, pero figura en el déficit, porque se tiene que poner en el presupuesto nacional, y al final es el Ministerio de Economía y Finanzas el que dice: “Póngale qué tanto pago por año”, y eso va al presupuesto, como ya tenemos la cárcel. Y ese monto a veces no es suficiente para estructurar un plan financiero adecuado de retorno a la inversión y el pago de intereses; como son obras chicas en términos internacionales y financieros, tienen un costo alto. De hecho, el financiamiento de esa plata generalmente es más alto que el financiamiento bancario común.

Entonces, no hay ninguna salvo la cárcel; esa sí se adjudicó ya hace un buen tiempo y la ganó una empresa. La pregunta es: de los seis meses de plazo que tiene para presentar su propuesta ¿cuánto tiempo ha consumido?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Pasó los seis meses. Lleva siete meses armando esa estructuración. Son temas en los que, más allá de la persistencia de todos los días, el Ministerio tiene limitadas las posibilidades de incidir. No obstante, necesitamos ser optimistas en cuanto a que se ponga a funcionar -como incluso hemos hablado con los empresarios que han resultado adjudicatarios-, porque tenemos que terminar de armar este contrato, que es condición para que los puntos que ya están definidos para el inicio de las obras sean abordados. Pero el señor diputado pone

un ejemplo y me ayuda. Aparte de las dificultades técnicas en la preparación y en la evaluación del valor de la rentabilidad social y demás, que asegura la operación, después hay que realizar el contrato.

Sin embargo, este instrumento es el que estamos procurando poner en marcha sobre la base de la ley vigente, que establece determinadas posibilidades y restricciones. Incluso los plazos, muchos de los cuales procuramos todos los días acortar, están también vinculados a esa ley, que establece plazos que muchas veces nos impiden acortar camino.

Además, tenemos algunas otras que ya están en proceso, en distintas de sus etapas. Por ejemplo, en el caso de las rutas de Colonia y el bypass en Carmelo, con el puente nuevo, se están evaluando las dos ofertas que se presentaron. Pero nosotros estamos procuramos ir escalonando los demás llamados. Cuando nos propusimos ir haciendo los llamados de a dos, el sector empresarial nos explicó que analizar de a dos o de a tres paquetes de PPP implicaba el costo de preparar dos o tres equipos, lo que les resultaba caro y no cómodo; y las empresas que fundamentalmente actúan en el país tienen algunas opiniones que no pueden estar ausentes a la hora de tomar decisiones respecto a la marcha.

Entonces, ahora tenemos este llamado hace poquitos días, para la primera etapa oeste de la Ruta Nº 14. Estamos preparando el de la Ruta Nº 26 oeste, que también es toda una discusión, por las características de la ruta, porque si bien todos estamos convencidos de que es necesario rehacerla, por su estado actual y por la importancia estratégica que tiene para el país, los números de circulación de vehículos no ayudan a resolver los estudios de rentabilidad de la ruta, y esa es una complicación adicional. Y hay otros que vamos armando un poco en la medida en que se van definiendo las posibilidades. Por ejemplo, se habló de las Rutas Nº 6 y Nº 7. No tenemos ninguna posibilidad de abordar la ruta de punta a punta; entonces, estamos midiendo, para incorporar los elementos de la ruta que resulten estratégicamente más importantes.

Por lo tanto, vamos recorriendo ese camino, por lo cual es muy difícil decirles a ustedes las fechas exactas. Podemos, sí, decirles las fechas que tenemos programadas para los llamados, pero después el proceso es bastante más complejo.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Voy a dejar una constancia. No quiero distraer a la Comisión con este tema, pero para mí es muy importante, porque buena parte de la estrategia del Poder Ejecutivo en materia de inversión y del monto que anunció al principio del período, de US$ 12.500.000.000 de inversión, entre pública y privada, pasa por las PPP. Es un tema al que debemos dar seguimiento, porque las restricciones presupuestales del Gobierno central, a mi juicio, no van a permitir hacer ninguna de estas, ya que la disponibilidad de caja para los próximos años tiene que ser tal que afecta fuertemente el déficit fiscal porque, como dije, no se anotan en la deuda, pero se anotan en el presupuesto y, por lo tanto, hacen la diferencia entre ingresos y egresos. Es así. Por ahora esos son los resultados.

Un segundo comentario es que me gustaría discutir en algún momento alguna de estas PPP, no acá. El señor ministro no ha hecho mención al tramo de vía férrea Alcorta-Fray Bentos, que me gustaría analizar porque no es una PPP, no recorrió los caminos que hay que recorrer para ser una PPP, no se cumplieron los pasos previos, descartando otros métodos que la ley obliga a descartar. Y tampoco estoy seguro de que exista la necesidad de hacerlo, porque no hay carga que justifique ese tramo.

Pero no es un tema para discutir acá. Simplemente, como el señor ministro lo nombró y el tema me importa, quiero dejar anotado que sería útil que en algún momento, en alguna otra instancia, quizás en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, se discutiera una de las principales estrategias de construcción de infraestructura con que el país cuenta, en tanto no tiene disponibilidad para hacerla toda con recursos públicos directamente.

Nada más. No es para discutirlo.

SEÑOR ASTI (Alfredo).- Quiero recordar que cuando en el Parlamento se discutió la ley sobre participación público privada pusimos un artículo que establece que en cada rendición de cuentas el Poder Ejecutivo debe presentar el estado de situación de cada una de ellas y los compromisos que asume. Por supuesto, esto ha sido presentado. Pero con respecto a lo que se acaba de decir, lo que tiene que ponerse en el presupuesto son los compromisos de pago que el Estado asume a partir de que

comienzan esos pagos. Por lo tanto, de acuerdo a lo que estamos viendo, y en particular a lo que hacían referencia tanto el señor ministro como el señor diputado preopinante, la obra que está adjudicada, que según el informe económico financiero estaría comenzando en el cuarto trimestre de 2016, está en los tiempos previstos para realizarse.

A partir de que la obra esté terminada y que estén planteados los temas de mantenimiento, estarán incluyéndose en cada rendición presupuestal los pagos correspondientes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo no hice referencia a la PPP Alcorta-Fray Bentos porque estamos hablando de las carreteras; si se incorpora el tema de la PPP ferroviaria, lo abordamos.

A modo de constancia, quiero hacer dos comentarios.

En primer lugar, el procedimiento no es sencillo sino complejo, estamos aprendiendo a manejarlo y nos genera interrogantes que estamos procurando salvar de la mejor manera. Pero el sector empresarial tiene un alto interés. Las situaciones cambiantes en materia económica no son un aliento para este tipo de decisión, que implica al empresario comprometerse por período largos; sin embargo, un gran número de las principales empresas nacionales y también de empresas no nacionales están permanentemente, a diario, en contacto y manifestando su interés y, de alguna manera, incidiendo en el ordenamiento de los llamados para facilitar el proceso de participación que estamos impulsando. De ahí a poder definir resultados y fechas, estamos lejos, pero es un camino que hasta el momento no he percibido que haya perdido interés a nivel de los sectores empresariales, que me consta están haciendo esfuerzos para participar prácticamente en cada uno de estos proyectos.

Por último, también como constancia, quiero decir que es indudable que hay un deterioro en el nivel vial del país. ¿En qué momento se manifestó? Hay que estudiar la proyección a lo largo de los años. En estos diez años de gobierno hubo toda una etapa de crecimiento del patrimonio vial del país, una etapa de estancamiento, y en los lapsos finales un deterioro. Sin embargo, ese deterioro ocurrió desde niveles superiores que se habían alcanzado en la evolución. En la historia del patrimonio vial del Uruguay nos vamos a encontrar con momentos en que los valores eran inferiores. Lo que es innegable es el gran deterioro en muchas de las vías importantes del país. Hay un mantenimiento general, pero algunas carreteras están demasiado deterioradas, acumularon demasiado deterioro y, por lo tanto, se hace urgente dar respuestas de mantenimiento o de esfuerzos de recuperación de fondo para seguir sosteniendo la conectividad en materia carretera con que el Uruguay todavía cuenta, que es elemental para el desarrollo económico.

Decíamos que este es un gran desafío, no solo porque genera puestos de trabajo -en la prensa siempre hay comentarios de que la obra pública, de dinamizarse, los generaría- que tanto se necesitan, sino también porque si no damos respuestas en algunas de las rutas del país podemos derivar rápidamente en situaciones de perjuicio y encarecimiento, y en una pérdida inaceptable de las condiciones del transporte.

Con respecto a la PPP, he leído la presentación que se hizo en la rendición de cuenta y son valores de referencia para cada uno de los proyectos. Se ajustan en función de su contenido y de las exigencias técnicas, según como se vayan resolviendo. Tienen en cuenta la orientación del compromiso que Economía ha establecido, porque posteriormente viene la necesaria amortización, que tendrá que ser presupuestada. Las cifras que están acá no son finales y exactas, pero son los ejes de referencia con los que nos estamos manejando en ese trabajo de construcción de la propuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Las consideraciones generales y las distintas constancias han quedado claramente definidas y están en la versión taquigráfica. Por lo tanto, podemos comenzar con el articulado a los efectos de ir avanzando. El Ministerio presenta los artículos que van del 72 al 76 inclusive.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Gustavo).- El artículo 72 refiere a la autorización parlamentaria para enajenar los inmuebles ubicados en zona urbana del departamento de Montevideo a quien resulte adjudicatario en el llamado a licitación pública que se proyecta efectuar para la construcción de una

terminal fluvio marítima en el predio con frente a la Rambla Costanera Sur de Montevideo, conocido como "Predio Mauá"

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Quisiera hacer una pregunta al señor ministro más referida al futuro.

¿La idea que se tiene con respecto a esta obra que estamos contestes que es muy importante, es que esta terminal fluvio marítima esté en la órbita de la ANP por tratarse de un puerto comercial, o en la de la Dirección Nacional de Hidrografía? Sé que es la pregunta del millón, pero sería bueno conocer la opinión del ministro.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Quisiera consultar acerca del alcance de la última frase de este artículo que expresa que la "[…] la enajenación se realizará en concepto de contrapartida por las obras […]". No me queda claro cómo encaja esto en el modelo de construcción, concesión o administración directa -no lo sé- que el Ministerio está pensando para la construcción de esta terminal. Porque ¿a quién se le va a enajenar? ¿Al que construye o al concesionario? No lo sé. Concretamente, me interesaría saber cuál va a ser el régimen jurídico en el cual se va a concretar esta obra y cuál es el equilibrio entre las contraprestaciones razonables, porque el artículo refiere a las contraprestaciones. Me parece que la redacción no es del todo clara, por lo menos para quienes no tenemos los detalles de la idea que maneja el Gobierno.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- También con la intención y preocupación de generar otras fuentes que reactiven económicamente el país desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y a veces en coincidencia con otras instituciones del Estado y otros Ministerios, analizamos distintas propuestas de desarrollo que nos llegan. Por ese motivo, estamos estudiando -viene al caso- algunas alternativas que nos permitan coordinar esfuerzos que con participación propia o privada pongan en marcha sectores del país. Hago esta aclaración general para decir que dentro de estas iniciativas surgió, tal vez como consecuencia de que la Administración Nacional de Puertos asumiera la administración de la terminal de pasajeros dando por finalizada la concesión, una iniciativa privada promovida por la empresa titular de Buquebus que planteó en las condiciones requeridas la idea de un desarrollo que combine una nueva terminal de ferrys en Montevideo al lado del dique Mauá -aclaro que no lo incluye- con determinados desarrollos complementarios, como por ejemplo, la instalación de un hotel, un área comercial y de servicios y unos espacios de estacionamiento.

El proyecto se presentó, fue estudiado por los distintos Ministerios e instituciones vinculados a sus distintos aspectos y se promovió una declaratoria de interés. El presidente de la República hizo suya esa declaración de interés y se abrió un proceso que empieza por el otorgamiento de ciento veinte días -en una primera etapa- para que quien hizo la propuesta pueda concretar la presentación de un proyecto ya con definiciones.

Obviamente, hemos estado conversando respecto a este emprendimiento, pero está claro que una vez que se entregue el proyecto definitivo el Estado uruguayo deberá hacer un pliego en el que estarán definidos los elementos que se van a promover en ese llamado y el dueño de la iniciativa tendrá un premio -establecido por ley- que le dará un beneficio en el concurso público que se va a abrir. Esto es cuanto puedo decir en cuanto a los procedimientos aunque no es nada nuevo porque la ley ya tiene unos cuantos años.

Este tema tiene varios aspectos. Por un lado, según el proyecto manejado hasta el momento se estima que la inversión será muy importante. Por lo tanto, quien se haga cargo del financiamiento de una obra de estas características no estará pensando en hacer una donación sino un desarrollo comercial.

La zona en la que se ubica el muelle Mauá está definida como de interés portuario por lo que es absolutamente posible que pueda ser dedicada al desarrollo de un emprendimiento portuario.

Se han hecho algunos comentarios respecto a la fiereza del oleaje en algunos momentos, pero da la impresión de que los informes técnicos descartan que este aspecto tenga más incidencia que en cualquier otro punto de la costa del país. De todos modos, es necesaria la construcción de un muelle y de una serie de escolleras de protección que son importantes. Ese muelle y esas escolleras por definición son áreas públicas que una vez

construidas deberán pasar a ser propiedad del Estado uruguayo. Por ese motivo, será posible concesionar su uso pero no su propiedad. Por lo tanto, quien haga la inversión no podrá respaldarla con la realización de estas obras que tendrán destino público.

En cuanto al desarrollo del espacio de hotel y servicios existiría la posibilidad de que el Estado dispusiera la venta de las áreas de la costa que puedan ser recuperadas a través del mecanismo de relleno, según lo define la ley de aguas del país.

Hay otro espacio que es jurisdicción de la Intendencia de Montevideo y que, más allá de su enjardinado y mantenimiento, debería mantenerse bajo su propiedad.

Esta es una operación compleja pero atractiva por muchos motivos. Lo que estamos haciendo al promover esta iniciativa es adelantar caminos de manera de que si afortunadamente se concretan estas distintas etapas el Poder Ejecutivo pueda tener instrumentos para que en el menor tiempo posible se logren concretar las instancias de llamado previstas. Consideramos que esta es una oportunidad y estamos dispuestos a profundizar en el tema todo lo que sea necesario a fin de encontrar una buena solución.

Hay otro tema que estuvo discutiéndose en la prensa. Yo no sé; se discute todo.

Esa área seguramente será administrada por las autoridades competentes, pero después dependerá si se concesiona o no, como pasó en otros casos. El resultado final será parte del proyecto que seamos capaces de elaborar. Me parece que se están discutiendo cosas que todavía están por lo menos un poco verdes.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quisiera saber si existe algún informe sobre el valor de mercado de esos padrones.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Como no disponemos de la suficiente información, queremos aprovechar la presencia del señor ministro para preguntarle.

Entiendo conceptualmente cuál es la referencia a la contrapartida de la enajenación de estos inmuebles con relación a las obras portuarias que se van a construir, es decir, el muelle o los muelles y la escollera. La duda que se me genera es la siguiente. Se supone que esas obras portuarias van a estar referidas específicamente a esta terminal de pasajeros que se construiría allí, que esta terminal fluvio marítima sería una terminal privada en un terreno privado, es decir, que habrá pasado del dominio público a la propiedad privada de quien construya la terminal. Si es así, entonces, las obras portuarias algún día pasarán al dominio público -la escollera, los muelles, etcétera-, pero por accesión obviamente estarán referidas a una terminal privada y no podrán tener otro destino que no sea servir a esa construcción o infraestructura privada. Así lo entendí; de pronto hay algún otro aspecto que el señor Ministro no mencionó.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que se entiende que estamos pensando en que la obra pública que tiene inexorablemente un destino público, tenga una contrapartida porque nadie hace negocios sin contrapartida. Efectivamente, el funcionamiento de eso, podrá ser concesionado y, por lo tanto, tendrá una administración o gestión privada por el tiempo que surja de la negociación, pero las normas que rijan esa concesión también serán parte del elemento negociado. ¿Qué quiero decir con esto? Que no tiene por qué ser una terminal exclusiva para el uso de una empresa. Hoy por hoy se da el caso de que hay una única empresa de ferrys que llega a Montevideo, pero ya tuvimos algunos antecedentes sobre este tema y alguna vez se discutió el funcionamiento de la concesión en el puerto de Montevideo, pero la administración también era privada. Hemos tenido oportunidad de poner esto en práctica en Colonia donde, posteriormente a la presencia de una empresa que naturalmente tenía una serie de derechos, se autorizó a otra. A veces se genera alguna dificultad, pero hasta ahora funcionan normalmente las dos. No hay en este caso una visión distinta de parte nuestra.

SEÑOR GANDINI (Jorge).- Así como está el artículo, no me ofrece ninguna resistencia porque habilita un camino y busca una salida a un tema que hay que solucionar. La empresa que hoy funciona dentro del recinto portuario tiene que irse de ahí. Punto. Se trata de una empresa que cumple un circuito de pasajeros muy importante.

La zona donde se pretende instalar tiene características de puerto, pero además es una zona a la que le vendría muy bien una inversión de esta naturaleza. Hay una parte histórica, que seguramente se va a preservar, y una serie de esqueletos de las viejas carboneras y demás que no ayudan a la parte histórica y antigua de la ciudad. Sería importantísimo tener una inversión de esa naturaleza en ese lugar, que si no es de ese tipo, no va a llegar a esa zona; no es la zona atractiva donde el inversor privado va a poner su dinero.

Quiere decir que, en principio, no me ofrece resistencia porque es una autorización, un requisito previo para empezar a encontrar una salida; nada más. Después dependerá de las partes: del Estado hasta donde esté dispuesto y del privado hasta donde le sirve el negocio porque tendrá que recuperar una inversión que debe ser muy importante. Calculo que la parte más importante no es la terminal sino el abrigo que tiene que hacerse, además del muelle, en una zona muy expuesta.

Todo el mundo hará números y después se seguirá un camino que es el de licitar con las ventajas que tiene el que presentó la iniciativa privada, que además es el dueño del proyecto. Si la pierde, habrá que pagarle y tendrá que venir otro que no tiene los barcos. Por lo tanto, el que está interesado tratará de sacar las mejores condiciones para su retorno y el Estado verá si está dispuesto a dar esas condiciones, hasta dónde intervendrá la ANP y hasta dónde no. La cuestión no es que la ANP tenga o no que ver con la administración sino que el privado tenga que hacer esta tarea con funcionarios públicos o con los propios; siempre termina siendo eso. Se verá. Empezará una negociación. Sin este artículo no se puede empezar a negociar porque no está la autorización para vender que es el requisito sine qua non para empezar a negociar.

Como dije, a mí no me violenta tal cual está. Por supuesto seguiremos este tema de cerca y también la Intendencia, la Comisión de Patrimonio, la comisión de Ciudad Vieja y todos los que tengan algo que ver con ese espacio que tiene varios intereses que proteger, pero es un proceso que primero requiere de este artículo.

Reitero que así como está, el artículo no me ofrece resistencia; todo lo otro se hará dentro del marco de la norma y nosotros lo veremos desde nuestro rol y tarea.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Creo que todos estamos de acuerdo con relación a lo que se ha dicho. El resumen del señor diputado Gandini es compartible. Lo que me generó tranquilidad fue una expresión del señor Ministro en cuanto a que en la definición de los términos, del modelo que se va a llevar adelante, está claro que esto conduce en algún momento a que el futuro operador -por lo tanto, constructor y propietario de la terminal- no tendrá un derecho de exclusividad y que eventualmente se buscará la manera para que haya apertura a otros operadores en términos de contraprestaciones razonables. De lo contrario, llegaríamos a una situación complicada si se diera la hipótesis que me preocupaba en cuanto a que toda la obra portuaria, las escolleras y el muelle, en la medida en que están asociadas a una propiedad privada, solo podrían ser de beneficio para el propietario que es quien tiene los los derechos de propiedad. Me parece que llegaríamos a una situación complicada que el señor Ministro descartó en la intervención anterior pues dijo con claridad que se buscaría la forma de que esto estuviera abierto a distintos operadores.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Deseo obtener información sobre el valor de los padrones.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En verdad, no tenemos información sobre el valor. Suponemos que el valor es importante por su ubicación estratégica, pero se trata de una zona que para rescatar habrá que hacer un esfuerzo de inversión importante.

Antes de continuar, aclaro que voy a tratar de no dar muchas opiniones, porque si lo hago, sé que siempre preocupo al diputado Abdala.

(Hilaridad)

——Creo que siempre debemos hacer el esfuerzo de garantizar las actividades que sean de interés para la ciudad y para el país. Algunas veces, hay restricciones que impone la realidad y, otras, los volúmenes de inversión hacen muy fuerte la posición del que exige determinados derechos generosos. Reitero que nuestra posición es garantizar que haya lugar para todas las posibilidades que beneficien a Montevideo.

Otra discusión será qué se hace con las actuales instalaciones del Puerto de Montevideo. Este tema nos llevaría demasiado lejos porque, entre otras cosas, hay que tener en cuenta los cruceros y demás. Sí digo que la terminal de Mauá no tiene prevista el funcionamiento de los cruceros oceánicos que nos visitan.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 73.

SEÑOR FERNÁNDEZ DI MAGGIO (Gustavo).- Este artículo tiene que ver con el trámite para el abandono de buques. La intención es proteger el interés general, que la persona que abandone un buque no afecte el medio ambiente y que el Estado lo más rápido posible pueda hacerse de esos buques abandonados.

Según el artículo anterior, la petición de abandono de los buques era en los puertos del país. La redacción actual agrega que sea en cualquier vía navegable.

Hace poco tiempo, cuando ocurrió la catástrofe de las inundaciones que vivió el país, hubo episodios complicados que en algunos arroyos. En la zona de Carmelo, por ejemplo, había buques abandonados y se corría el peligro de que las fuertes corrientes los desprendieran y colisionaran con el puente. El Estado no tenía forma de actuar porque no estaban en un puerto. Por eso, proponemos que esto se extienda a cualquier vía navegable.

Los puntos siguientes del artículo refieren a la abreviación de los trámites de abandono del buque para que pasen a propiedad del Estado y pueda subastarlos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Los compañeros han trabajado para procurar el procedimiento más sencillo, respetando todos los derechos.

El abandono de los barcos -en los puertos y en cualquier lado- es un problema muy serio; implica operaciones costosas, riesgosas, sucias e inciertas

La anécdota del Arroyo de las Vacas es bien importante. No se sabe quién autorizó que una serie de barcos fueran a parar allí, como si fuera un cementerio. Dicen que la intención no fue hacer un cementerio, pero en los hechos lo es. Lo cierto es que ahora eso generó una situación riesgosa, que complica, y sacarlos, es carísimo.

No sé si será suficientemente ágil el procedimiento propuesto, pero hay que ofrecer una serie de garantías.

Además, pedimos que esta iniciativa tenga vigencia para la Administración Nacional de Puertos y para la Dirección Nacional de Hidrografía, porque se dan casos que tienen que ver con ambos organismos.

En este punto quiero hacer una aclaración. La redacción original dice "[…] Dirección Nacional de Hidrografía del Inciso 10 "Ministerio de Transporte y Obras Públicas", y la Administración Nacional de Puertos […]". Nosotros creo que mejoraríamos el texto si le ponemos "o" en vez de "y".

SEÑOR POSADA (Iván).- La observación del señor ministro de cambiar la conjunción "y" por "o" es aplicable al resto del artículo, porque varias veces se hace referencia a la Dirección Nacional de Hidrografía y a la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estoy de acuerdo con la propuesta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tomamos constancia de la observación planteada. Cuando analicemos el articulado la tendremos en cuenta.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Los barcos abandonados, fundamentalmente, en la rada del Puerto de Montevideo y en algunos puertos y zonas del interior, son un problema importante que tiene la ANP desde hace varios años. Hay más de veinte barcos abandonados en la bahía de Montevideo. Esto constituye un problema de imagen para la ANP y también un grave peligro porque si uno de esos barcos se suelta, puede provocar una colisión adentro del puerto.

Además, esos barcos están allí desde hace varios años, y hay gente que se dedica a robar los artículos de valor que tienen. Esto genera una pérdida de valor de las embarcaciones y dificulta el remate y el cobro de los adeudos correspondientes por parte de la ANP o de otros organismos del Estado.

Por todos estos motivos, saludamos esta iniciativa y la compartimos totalmente.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 74.

SEÑOR FERNÁNDEZ DI MAGGIO (Gustavo).- Este artículo refiere a la documentación de la trasmisión dominial de los bienes expropiados.

En el Presupuesto aprobado en 2015 se previó que este trámite se hiciera no por escritura pública sino por acta notarial. Eso ha producido ciertas dificultades. Un ejemplo claro en este sentido es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Las actas notariales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no se pueden protocolizar porque este Ministerio, al igual que casi todas las instituciones públicas, no tiene un protocolo. Este es un tema de técnica notarial.

Al establecer que el acta se puede redactar en papel numerado de la institución expropiante se salva la dificultad que han tenido los juzgados. La agilidad del elemento expropiatorio es muy importante para todas las actividades del Ministerio.

SEÑOR PRESIDENTE.- En consideración el artículo 75.

SEÑOR FRANCO (Jorge).- Este artículo refiere a una modificación del artículo 20 de la ley de caminos, y lo único que nosotros agregamos es lo que tiene que ver con los retiros.

El artículo original que estamos modificando hace referencia al retiro que deben tener las propiedades linderas a todo camino público, cualquiera sea la categoría de suelo. Eso hace que los retiros de quince metros en caminos públicos, y los de veinticinco o cuarenta, si se trata de una ruta nacional, se aplique a todos los caminos públicos. Por lo tanto, esto también debería aplicarse a calles, y a zonas urbanas y suburbanas; entonces, si no modificáramos el artículo, estaríamos generándole un problema a las intendencias, lo que no era de nuestro interés cuando modificamos el artículo anteriormente.

Por tanto, intentando enmendar las situación, modificamos el principio del artículo, el que quedará redactado de la siguiente manera: "En propiedades linderas de todo camino público, fuera de las zonas urbanas y suburbanas, […]" En realidad, no se pueden establecer retiros de quince o veinticinco metros en predios urbanos o suburbanos ya existentes porque, generalmente, son más chicos, y se podrían ver afectados e, inclusive, algunos se verían totalmente afectados, lo que nos generaría un conflicto de competencias con las intendencias; ese es nuestro interés con respecto a la modificación de este artículo.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Quisiera saber si eso fue consultado con la Dinot y el Congreso de Intendentes. Hago esta consulta porque se saca lo que dice el artículo en la ley anterior, que dice que los retiros fijados en el presente artículo no podrán reducirse aún cuando se recategoricen los suelos. En realidad, hay directrices departamentales y nacionales, y debido al nuevo concepto de enclave establecido en la ley de ordenamiento territorial se podrían generar dificultades. Por ejemplo, si una estación de servicio se radica en medio de una zona rural, y luego se recategoriza el suelo, el suelo de ese enclave puede pasar a ser suburbano.

Entonces, abriendo el paraguas, y para no terminar con un gran problema, quisiera saber si se ha consultado a la Dinot y a las Unidades de Gestión Territorial de las intendencias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo sé que es complicado incluir este tema en una disposición legal, y hacerlo bien, y las consultas realizadas por el señor diputado constituyen una contribución en esa dirección.

Pero también es cierto que existe la realidad, y esta -que a veces tiene menos paciencia que la elaboración prolija de una norma- ha indicado que se esta generando una serie situaciones muy conflictivas que no se podrán arreglar con despertadores, semáforos o muros. Por tanto, creo que hay que reestablecer criterios de ordenamiento de las fajas que están alrededor de las rutas nacionales.

Sabemos que el tema tiene complejidad, pero quizás seamos capaces de encontrar la forma de hacer la mejor propuesta.

Por supuesto, la redacción del artículo no tiene por qué quedar tal como se presentó, pero procuraremos que sea estudiada y evaluada por gente con experiencia en la materia.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- Creo que todo eso se soluciona consultando a la Dinot y al Congreso de Intendentes, que están al tanto de las directrices departamentales.

En realidad, tradicionalmente se hablaba de zona urbana y suburbana, pero eso ha cambiado, ya que puede haber una zona suburbana a 20 kilómetros de donde actualmente termina la zona suburbana.

SEÑOR FRANCO (Jorge).- Esta modificación se llevó a cabo debido a un reclamo de las Intendencias, ya que el artículo hace referencia a todo camino público, por lo que se aplicaban los retiros sin excepción. Inclusive, el artículo dice que el retiro debe aplicarse, cualquiera sea la categoría del suelo y, por esa razón, se iban a aplicar retiros de más de quince metros en predios urbanos y suburbanos, lo que iba a afectar a muchas personas que ya tienen viviendas construidas.

Además, la modificación original del artículo 370 de la ley de presupuesto anterior se llevó a cabo a solicitud de la Dinot, y lo que establece el inciso posterior -que no se modifica en esta oportunidad- es que si se recategorizan los suelos rurales en urbanos o suburbanos, el instrumento de ordenamiento territorial, por lo menos, debe mantener una calle de servicio. En realidad, se trata de un lineamiento para el ordenamiento territorial, que se debe tener en cuenta cuando un predio rural pasa a ser suburbano.

Además, si se cambian las categorías de los suelos frente a las rutas nacionales, y los predios pasan de rural a suburbanos, o urbano, los retiros de quince o veinte metros deben pasar a ser de cuatro, lo que llevará a que las personas estén sobre la ruta, que no es lo que queremos. Por tanto, el ordenamiento territorial establece que debe haber una calle de servicio.

Como dije, se trata de lineamientos de ordenamiento territorial para unir la ley de caminos con la nueva ley de ordenamiento territorial.

SEÑOR LAFLUF (Omar).- No quiero complicar la discusión, pero eso es lo que decía el artículo anterior.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Gustavo).- Lo que se pretende modificar es el inciso primero del artículo 20. Por lo tanto, si el señor diputado Lafluf lee con atención verá que dice: "Sustitúyese el inciso primero […]".

Por lo tanto, lo demás queda igual, y la regularización de un suelo se hará con el procedimiento vigente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Corresponde pasar a considerar el artículo 76.

SEÑOR GARCÍA (Gerardo).- El Decreto Ley Nº 14.650, de 12 de mayo de 1977 -que es la ley de desarrollo de la marina mercante-, establecía que para obtener determinados beneficios se debía cumplir con ciertas disposiciones.

Por otro lado, los artículos 486, 487 y 488 de la ley de presupuesto del año 2010 -la Ley Nº 18.719-, tienen que ver con registro de empresas y buques afectados. El artículo 487 -de acuerdo con su redacción- determina que esas obligaciones no solo deben cumplirse para obtener los beneficios, sino en toda situación. Este artículo pretende volver a la situación anterior. Necesita cumplir con lo estipulado en el artículo 263 de la

Ley Nº 17.296, de 21 de febrero de 2001 en la redacción dada en el artículo 9º, para obtener los beneficios. Si no cumple con eso, puede actuar y ser registrado sin necesidad de otro trámite. Para eso es necesario cambiar el artículo 487.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este ha sido el último artículo del Inciso.

Quisiera informar que llegaron las rendiciones de cuenta del Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay y de la Corte Electoral.

Agradecemos la presencia del señor ministro y las autoridades que lo acompañan.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 20 y 30)